الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

كلية النقل البحري والتكنولوجيا

الاسكندرية

صناعة النقل البحري في المملكة الاردنية الهاشمية
عرض وتحليل
مع الاشارة الخاصة الى أهميتها الاقتصادية

اعـــداد

مصطفى أمين حسن مسَـــــاد

رسالة مقدمة للاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

لاستكمال متطلبات منح درجة

دكتــــــوراة الفلسفة

في

تكنولوجيا النقل البحري

إشـــراف

الاستاذ الدكتور محمد عبد العزيز عجميه

استـــاذ الاقتصاد

كلية التجارة – جامعة الاسكندرية

الاستاذ الدكتور احمد عبد المنصف.

مستشار رئيس الاكاديمية للنقـل الدولـي

الاكاديمية العربية للعلـــوم والتكنولوجيا والنقل البحري

٢٠٠٠ م

إقــرار

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة قد تم تحديـد مصدرهـا العلمـي وأن مـادة هـذه الرسالة غير مقدمه للحصول على أي درجة علمية أخرى.

وأن مضمون هذه الرسالة يعكـس آراء البـاحث الخاصـة وهـي ليسـت بـالضرورة الآراء الـتي تتبناها الجهة المانحة.

البـــاحث :

الاســم : ....

التوقيع : ....

قرار لجنة التحكيم والمناقشة :

تم مناقشة هذه الرسالة وإجازتها بتاريخ :   /   /

أعضـــاء اللجنـــة

الأستاذة المشرفون على الرسالة:

الاســم : .... التوقيع: ....

الاســم : .... التوقيع: ....

الأساتذة المحكمين الداخليين :

الاســم : .... التوقيع: ....

الاســم : .... التوقيع: ....

الأساتذة المحكمين الخارجيين :

الاســم : .... التوقيع: ....

الاســم : .... التوقيع: ....

أودعت هذه الرسالة بالمكتبة بتاريخ :   /   /

شكر و تقدير

جزيل الشكر يزجي لكل من الأستاذ الدكتور محمد عبد العزيز عجميه والاستاذ الدكتور احمد عبد المنصف لتفضلهما بقبول الاشراف المباشر والمتواصل على هذه الرسالة وتقديمهما النصح والتوجيه خلال كافة مراحل البحث.

أشكر معالي الدكتور جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الذي أتاح بجهده المميز الفرصة للتقدم لدرجة الدكتوراة في هذه الجامعة المتخصصة في النقل البحري بالاسكندرية.

وأتقدم كذلك بالشكر والعرفان بالجميل للدكتور رفيق عمر من جامعة البتراء في عمان على مساعدته العلمية طوال فترة إعداد الرسالة.

كما أتقدم بالتقدير والاحترام للدكتور رفعت رشاد – رئيس قسم الدراسات العليا بكلية النقل البحري والتكنولوجيا على دعمه وتشجيعه لي طوال فترة الدراسة .

كما اتقدم بالشكر والتقدير للسيد الربان احمد الوكيل عميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا لجهوده المستمرة لرفع مستوى الكلية .

ولا يفوتني أن أذكر بالشكر والعرفان صبر ودعم وتشجيع زوجتي وأبنائي وبناتي وكذلك أخواني، فلهم جميعاً الشكر والتقدير.

وأخيراً، فالشكر والتقدير لكافة الأخوة والزملاء الذين قدموا لي الدعم والمساعدة سواء بتوفير المعلومات أو تحليلها على اجهزة الحاسوب أو بالدعم المعنوي والتشجيع المستمر.

كما يسرني أن أشكر السيدة ديانا زويد عظيم الشكر على طباعة هذا البحث.

تقديـــــم

يمثل النقل البحري حلقة من سلسلة النقل بوسائطه المختلفة، والذي يبدأ من نقطـة خروج البضائع من مكان انتاجها حتى وصولها للمستهلك الاخير، وهذه العمليـة عرفت بخدمة النقل من الباب الى الباب.

ولأغراض هذا البحث ، يحدد المقصود بصناعة النقل البحري ليشمل النقل متعـدد الوسائط بالنقل البحري والبري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي.

ويتميز قطاع النقل البحري بأهميته في عمليات النمو الاقتصادي، حيـث تشـكل صناعة النقل البحري عنصراً مهماً في ميزان المدفوعات لمعظم الـدول، وعلـى ذلك فإن لسياسات النقل البحري تأثيرات كبيرة لا تقتصر علـى صناعـة النقـل البحري فقط، وإنما تمتد الى معظم عناصر الاقتصاد الوطني وربمـا الاقتصـاد العالمي إلى حد ما، حيث تعتبر خدمات النقل البحري مكملة لنشاطات الإنتاج فـي كل من الاقتصاد الوطني للدولة والاقتصاد العالمي.

ومن أهم خصائص النقل البحري أنها صناعة معقدة، حيث هنالك عدد كبير مـن العناصر المؤثرة والمتأثرة بها، مما يجعل من عملية استحداث أو تبني سياسة مـا لهذه الصناعة من العمليات كثيرة التعقيد الأمر الذي يتطلب الكثير من الدراسـات لمنع أو تخفيض كثير من التضارب بين العناصر المكونة لصناعة النقل البحري.

مشكلة البحث

إن سياسة النقل البحري هي محصلة لسياسة عامة شاملة للعناصر الاجتماعيـة، الاقتصادية ، العسكرية وغيرها الكثير من العناصر، وبـالرغم مـن أن للنقـل البحري تأثيراً اقتصادياً كبيراً على التجارة الخارجيـة للـدول ، إلا أن السياسـة الأردنية في صناعة النقل البحري لا تزال غير محددة فهـي تفتقر الى قوانين

منظمة للاستثمار في هذه الصناعة، وكذلك شروط التوظيف في هذا المجال، وشروط النقل على السفن الأردنية، بالإضافة إلى محدودية المساعدات الحكومية للأسطول الأردني، سواء كانت المساعدات مباشرة أو غير مباشرة وأيضا التشريعات الفنية والتكنولوجية.

الافتراض العلمي

تفترض هذه الدراسة انه حتى يمكن إنشاء وتفعيل سياسة ناجحة لصناعة النقل البحري في الأردن فانه من الضروري دراسة واقع صناعة النقل البحري في المملكة الاردنية الهاشمية من كافة النواحي التي تؤثر أو تتأثر بهذه الصناعة ، لا سيما من الناحية الاقتصادية، شاملاً ذلك بصورة خاصة العوامل التي تؤثر على الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب في الاردن.

هدف البحث

وعلى ذلك، فان الهدف الأساسي لهذا البحث هو القيام بدراسة شاملة بالعرض والتحليل لصناعة النقل البحري في الاردن من كافة النواحي، بما في ذلك تعريف وتحديد المتغيرات التي تؤثر في الطلب على النقل البحري، مع اشارة خاصة الى الاهمية الاقتصادية لهذه الصناعة، وذلك حتى يمكن تطوير وتنفيذ سياسة ناجحة وواقعية للنقل البحري الأردني، ووضع خطة شاملة لتحديث النقل البحري الاردني في ضوء المتغيرات العالمية الحالية والمستقبلية.

وتفتقر المكتبة الأردنية بصورة خاصة وفي الوطن العربي بصورة عامة إلى الدراسات المتخصصة في هذا المجال، وقد تستثنى من ذلك جمهورية مصر العربية حيث تتوفر الدراسات والابحاث المتخصصة في هذا المجال في الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، فقد أطلع الباحث على بعض ما كتبه الاستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف في اقتصاديات النقل البحري، كما اطلع على

ما نشر في المكتبة المصرية، ويشار بصورة خاصة إلى كتاب اقتصاديات النقـــل البحري في العالم للدكتورة سمية بدوي، وكتاب اقتصاديات النقل البحري لمؤلفـــه محمد سليمـــان هدى، والكـــتاب المترجم مـــن قبـــل الســـيد مختـــار الســـويفي Economics of Sea Transport.

كما أطلع الباحث على بعض ما نشر في المملكة العربية السعودية، حيـث اطلـــع على رسالة الدكتوراة المطبوعة بعنوان (النقل البحري وتأثيره على تطور المملكة العربية السعودية)، والتي تقدم بها كاتبها الدكتور بهاء بن حسين عربي، للحصول على درجة الدكتوراة من جامعة ويلز في المملكة المتحدة عام ١٩٨٠.

بالاضافة الى ذلك فقد أطلع الباحث بصورة مستمرة على المجـــلات والدوريـــات المتخصصة في صناعة النقل البحري مثل مجلة Lloyds Ship Manager ومجلـــة Lloyd's Shipping Economist ومجلة Sea Trade.

منهجية البحث

اعتمدت الدراسة على المنهجين الوصفي والاستنباطي، كما اســـتخدمت الرســـالة أدوات الإحصاء والتحليل المختلفة، وذلك للوصول إلى نتائج البحث.

ويتكون البحث بالاضافة الى هذا التقديم ، من ثمانية فصول:

الفصل الأول : عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

يناقش هذا الفصل موقع الاردن الجغرافي ومفهوم صناعة النقل ، وتطور الطلب على خدمات النقل في الاردن وكذلك ادارة النقـــل وتطور الاهمية الاقتصادية لصناعة النقل في الاقتصاد الاردني.

الفصل الثاني : الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

ويتناول الفصل قطاع النقل البحري والموارد الاردنية كما يتضمن تفاصيل التجارة الخارجية الاردنية بما فيها تجارة الترانزيت. ثم يناقش ادارة الاسطول التجاري الاردني وكذلك الانشطة الرئيسية المرتبطة بقطاع النقل البحري كما يناقش هذا الفصل تأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني.

الفصل الثالث: الطلب على خدمات النقل البحري

ويناقش هذا الفصل حجم الصادرات والواردات الاردنية من السلع والركاب، كما يشتمل على دراسة لتحديد دالة الطلب على خدمات النقل البحري من السلع والركاب وقياس مرونة الطلب على خدمات النقل البحري في الاردن.

الفصل الرابع : عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

ويتناول تطور حجم الاسطول التجاري الاردني والمعروض من خدمات السفن التجارية كما يتطرق الى موضوع مواصفات السفن وأنواعها.

الفصل الخامس: العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالاردن

يناقش هذا الفصل بطريقة المنحى الفكري (Conceptual Approach) البيئة العامة لصناعة النقل البحري الاردني والعوامل المؤثرة على هذه الصناعة.

الفصل السادس :تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني

ويناقش هذا الفصل سياسات النقل البحري وأنواع الدعم المختلفة كما يشتمل على دراسة حالة (Case Study) لحصة الاسطول الاردني في السوق ثم يناقش صناعة النقل البحري على الاقتصاد الاردني من خلال دراسة العلاقة بين صناعة النقل البحري الاردني والناتج القومي الاجمالي وحجم تجارته الخارجية.

الفصل السابع :النقل متعدد الوسائط وثورة اللوجستيات

ويتناول هذا الفصل نشأة وتطور النقل متعدد الوسائط والمزايا الاقتصادية لاستعمالاته، كما يتناول الجوانب القانونية وتطور دور الموانئ المركزي باستخدام النقل متعدد الوسائط وكذلك الاهمية الاقتصادية للمناطق الحرة. كما يناقش الفصل الاعتبارات التسويقية والجغرافية للموانئ نتيجة لتطور النقل متعدد الوسائط.

الفصل الثامن : النتائج والتوصيات ٥٣٨٨٣٥

يحتوي على النتائج والتوصيات التي توصلت اليها الدراسة.

تم الحصول على المعلومات المطلوبة عن طريق بعض المؤسسات المتخصصة، مثل: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية، الجامعة البحرية العالمية بالسويد، وزارة النقل الأردنية، مؤسسة الموانئ في العقبة، شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة، الشركة الدولية لادارة البواخر، الجامعة الأردنية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، غرفة الملاحة الدولية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، المنظمة البحرية العالمية ، الاتحاد العربي للناقلين البحريين، شركة الملاحة العربية المتحدة، وغيرها من المؤسسات وكذلك من المجلات والدوريات المتخصصة.

الفهرس

الصفحة

الفصل الاول : عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

الفصل الثاني : الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

الفصل الثالث : الطلب على خدمات النقل البحري

الفصل الرابع: عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

الفصل الخامس: العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالاردن

الفصل السادس : تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني.

الفصل السابع : النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات

قائمة الجداول

رقم الجدول	اسم الجدول	الصفحة

قائمة المختصرات

AHP	Analytic Hierarchical Process
B.O.T.	Built, Operate, Transfer
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
C&F	Cost and Freight
CIF	Cost Insurance and Freight
CMR	Convention on the contract for the International Carriage of Goods by Road , Genera, 1956
CPI	Consumer Price Index
DWT	Dead Weight Tonnage
EDI	Electronic Data Interchange Messages
FIATA	International Federation of Forwarding Agents Association.
FOB	Free On Board
GDP	Gross Domestic Product
GRT	Gross Registered Tonnage
ICC	International Chamber of Commerce
IMO	International Maritime Organization
INSA	International Ship Owners Association
ISM	International Safety Management
JNSL	Jordan National Shipping Lines
L.R.	Lloyds Register of Shipping
M	Mining
MIF	Multinational Interception Forces
MRA	Multiple Regression Analysis
MT	Multimodal Transport
NVP	Net Present Value
QIZ	Qualified Industrial Zone
Ro-Ro	Roll on – Roll off

STCW	**Standards on Training Certification and Watch keeping**
SWOT	**Strength, Weakness, opportunities, Threats**
TT	**Total Trade**
UNCTAD	**United Nations Conference on Trade and Development**
UNDP	**Untied Nations Development Programme**
UNSC	**United Nations Sanction Committee**
WMU	**World Maritime University**

قائمة الرمـــــوز

الرمز	المعنى
N	عدد القطاعات الانتاجية
Xi	منتج القطاع (i)
aij	المعامل الفني للانتاج
I	مصفوفة تعريفية احادية
A	مصفوفة المعاملات الفنية
SH	حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة
Fi	الطلب النهائي للقطاع(i)
F	الطلب النهائي
E_t	نسبة الخطأ (Error)
a_0	معامل ثابت
$a_1, a_2, a_3,$	معاملات المتغيرات
t	الزمـــــن
R^2	معامل التحديد
R	نسبة السلع المنقولة بحراً الى اجمالي التجارة الخارجية الاردنية
P	نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحراً الى تكلفة نقله براً
X	نسبة التجارة الخارجية الاردنية الى مجموع التجارة لدول الشرق الاوسط
D	متغير وهمي
SPSS	نظام التحليل الاحصائي في العلوم الاجتماعية
GDP	الناتج القومي الاجمالي
TT	حجم التجارة الكلي
M	مجموع انتاج قطاع التعدين في الاردن

حجم السلع المنقولة بحراً عبر ميناء العقبة بالاطنان.. SG

الخطأ المعياري .... SE

ديربن – واتسون (Durbin - Watson) .... DW

تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحرا بالدولار.. PSG

تكلفة نقل الطن الواحد من السلع براً بالدولار... PL

متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الاردن بالدولار .... Y

نسبة الركاب المسافرين بحراً الى مجموع الركاب المسافرين من والى الاردن .... SS

النسبة المئوية لتكلفة نقل الراكب بالبحر الى تكلفة نقله جواً من الاردن الى مصر في الساعة الواحدة .... P

نسبة متوسط دخل الفرد الحقيقي في الاردن الى متوسط دخل الفرد الحقيقي في الشرق الاوسط YY

عدد الركاب المسافرين بحراً عبر ميناء العقبة.. SP

تكلفة الساعة الواحدة للسفر جواً الى مصر .... PA

اجرة السفر بالساعة الواحدة جواً من الاردن الى مصر... AP

تكلفة الساعة الواحدة للسفر بحراً الى مصر .... PS

الفصـــــــل الأول

عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

١- عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

١-١ تمهيد

يهدف هذا الفصل الى التعرف على طبيعة صناعة النقل وأهميتها على المستويات المحلية والاقليمية والدولية، ودورها في خدمة الانتاج والتبادل التجاري ونقل الركاب. كذلك ، يرمي هذا الفصل الى القاء الضوء على قطاع النقل بفروعه الثلاث البحري،البري والجوي في المملكة الاردنية الهاشمية وتطوره عبر السنين وأهميته ومساهماته في مختلف جوانب النشاط الاقتصادي في الاردن من خلال البيانات الاحصائية المتوافرة.

١-٢ موقع الاردن الجغرافي

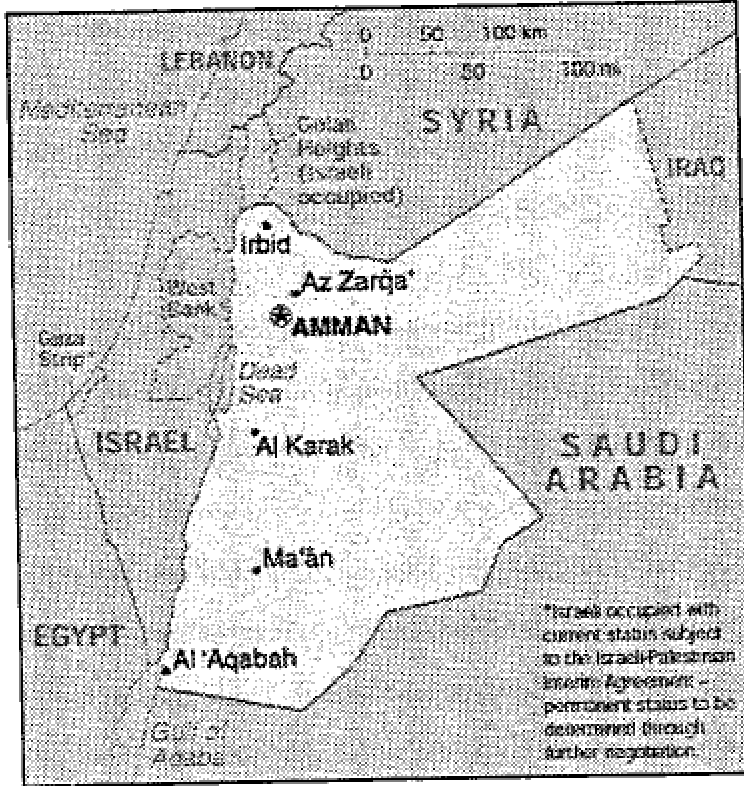
يعتبر **الموقع الجغرافي** لمكان ما رأس مال طبيعي وسياسي دفين ومورد أصيل من موارد ثروته القومية [١] . وأهمية الموقع للاردن تعطيه مكانة هامة سواء من الناحية الجغرافية أو الاقتصادية أو السياحية أو السياسية.

ولموقع الاردن اهمية في مجال النقل والتجارة، فهو يمثل حلقة تصل بين الجهات المدارية والموسمية في جنوب شرق آسيا وشرقها، وبين جهات البحر المتوسط واوروبا الوسطى والغربية، وبذلك فهو طريق للربط بين الشرق والغرب سواء كان براً أو بحراً أو جواً. كما يمثل الاردن موقعاً وسطاً بين أقطار الوطن العربي حيث تتاخم الاردن اربع دول عربية يبلغ مجموع اطوال حدوده معها ١٨٠٤ كم [٢]، وقد ساعدت هذه الحدود على سهولة الاتصال بين الاردن والدول المجاورة بطرق برية سهلة فأصبحت هذه الطرق سبلاً سهلة لحركة التجارة بين الاردن وهذه الدول، أو هذه الدول بين بعضها البعض وكذلك بين الدول الاجنبية وهذه الدول العربية . كما منح هذا الموقع ميناء العقبة - المنفذ البحري الوحيد في الاردن - اهمية اقتصادية خاصة ليس كميناء اردني فقط وانما كميناء يؤمل ان يكون له دوراً محوريا لخدمة

١- حمدان، جمال،١٩٦٧،شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان، دار الهلال ، القاهرة

٢- المرجع السابق

منطقة الشرق الاوسط بأكملها وعليه فانه من الضروري أن يستفيد الاردن من هـــذه الميزة الجغرافية، لا سيما في ظل الظروف التنافسية الشديدة بين الموانئ المختلفة.



شكل رقم (١-١) خريطة المملكة الاردنية الهاشمية

المصدر: شبكة الانترنت

١-٣ مفهوم صناعة النقل

يعرف النقل بأنه العملية الميكانيكية التي تحرك سلعة من مكان الى آخر وتشمل هـــذه العملية كافة الخدمات المساعدة لتحريك هذه السلعة حيث أن عملية النقل لا يمكـــن أن تتم بدون العمليات التي تخرجها الى حيز التنفيذ.

وتعتبر وسائط النقل وتطورها دليلاً على تطور المجتمعات، حيث ان الدول المتقدمة تعتمد ضمن ما تعتمد عليه قدرتها على استخدام وتطوير وسائط نقلها بهدف نقل وتسويق تجارتها، وحمايتها. وبالمفهوم الشامل، يعتبر النقل هو الفاعلية اللازمة لتحقيق ما يطلق عليه "المنفعة المكانية" أي نقل السلعة من مكان إلى آخر وكل ما يرتبط بهذه العملية. والنقل بصورة عامة يخدم أغراضاً اقتصادية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

وكما هو معروف فانه لا يمكن أن يكون هنالك تجارة بدون عملية نقل، تماماً كما لا يكون نقل بدون عملية تجارة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقق هذه الغاية (١).

فالنقل بصورة عامة والنقل البحري بصورة خاصة يدعم التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي. ويحقق قطاع النقل بأشكاله المختلفة ما يطلق عليه بالمنفعة المكانية (Place Utility).

ويمكن أن يكون النقل بما في ذلك النقل المائي داخلياً لخدمة الدولة الواحدة كما يمكن أن تكون عملية النقل لخدمة المجتمع الاقليمي أو الدولي حيث يقوم عندئذ بتوفير وسائل الاتصال والربط بين دول العالم والمراكز الاقتصادية فيها .

وتتميز صناعة النقل المائي بكونها الأرخص في التكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، كما تتفرد أحياناً هذه الصناعة بعدم إمكانية منافستها من قبل وسائط النقل الأخرى في خدمة التجارة العالمية وعلى الأخص بصدد المسافات الطويلة.

وتؤثر تكاليف النقل على توطن الصناعات المختلفة والتي تؤثر فيها عدة عوامل مثل القرب من مصادر المواد الاولية والوقود والقرب من الاسواق ومراكز العمال وعندما

(١) هدى، محمد سليمان ، ١٩٨٣، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية

تكون تكاليف النقل تشكل الجزء الاكبر من تكاليف الانتاج بسلعة ما ، فإنها تصبح العامل المسيطر على توطين الصناعة.

كما تلعب أجور النقل دوراً مهماً في تحديد أماكن الأسواق، وقد يكون هذا التأثير أكبر من تأثير الصناعة في تحديد مواطن الصناعة. حيث يكون أفضل مكان لتوطن مركز الاسواق هو الموقع الذي يتصف بكون تكاليف نقل البضائع المتجهة اليه والخارجة منه أقل ما يمكن.

ونظراً للتقدم التكنولوجي وتزايد عدد سكان العالم تزايداً كبيراً خلال النصف الثاني من القرن الماضي، فقد ازدادت حاجة الافراد من السلع والخدمات، مما ترتب عليه زيادة كبيرة في حجم التجارة الدولية بكافة وسائط النقل وكذلك زيادة في اعداد الركاب المنقولين عن طريق البحر. ونظراً للتقدم الذي تحقق في صناعة وتشغيل وسائط النقل ومن بينها النقل البحري، فقد نجم عن ذلك آثار في مجال تقسيم العمل الدولي وتخصيص الموارد وكذلك التأثير على ميكانيكية السوق العالمية للسلع والخدمات.

ويوفر الاستثمار في قطاع النقل فرصاً جديدة لقوة العمل في قطاعاته المتعددة. كما ينجم عن تطور وتقدم قطاع النقل زيادة ملموسة في حجم التجارة الخارجية ، ويعتبر النقل جزءاً مهماً من النشاطات التجارية بحيث لا يمكن النظر لأحدهما دون الآخر، وعليه فان خدمة النقل بأنواعه المختلفة وبكفاءة، تعتبر شرطاً أساسياً لتدفق السلع والاشخاص الى الدرجة التي ترفع كفاءة العمل بالنسبة لمختلف النشاطات الاقتصادية، سواء داخل الدولة الواحدة أو بين الدول المختلفة.

كما إن حاجة الدول لتبادل السلع المختلفة، تؤدي الى نمو التجارة ومعها نمو في وسائل النقل المختلفة. فالتجارة والنقل يؤثران في بعضهما البعض سلباً أو ايجاباً.

وتبعاً لحاجات التجارة المختلفة، فقد تطورت وسائط النقل المختلفة. فقد استندت حضارة الامم الحديثة الى قدرتها على استخدام هذه الوسائط وتطويرها بهدف ترويج تجارتها الخارجية وتجهيزها من جهة ولحماية هذه التجارة من جهة أخرى [1].

وبالنسبة للاردن فإن ازدياد تجارة المنطقة سوف يتطلب حجماً كبيراً من الاستثمار في قطاع النقل، ولذا فإن الحكومة لن تكون قادرة على حمل هذا العبء بمفردها سواء من ناحية الكلفة المالية للاستثمار أو المتطلبات الادارية الكبيرة، وعلى ذلك فانه سيكون هنالك مجالاً واسعاً للقطاع الخاص في مجال النقل وبالرغم من ذلك فإنه ينظر الى قطاع النقل على أساس أنه يشكل عنصراً مهماً من عناصر الاقتصاد الوطني لا بد أن يكون للحكومة دوراً مهما فيه.

فمسؤولية التخطيط لقطاع النقل تقع على عاتق وزارة النقل، حيث أنها الجهة الحكومية التي لديها الصلاحية القانونية على هذا القطاع، لذا نجد أن تنفيذ مشاريع النقل المختلفة والإشراف الإداري عليها يتم من خلال دوائر حكومية متعددة، كما أن لبعض المؤسسات الحكومية والخاصة مسؤوليتها المحددة.

بالاضافة الى ذلك، تقع مسؤولية تنظيم علاقة الحكومة بالهيئات العربية والدولية في مجال النقل ضمن مسؤوليات وزارة النقل، كما أن الوزارة أيضاً مسؤولة عن تحديد أجور النقل للباصات والسيارات الصغيرة في المملكة.

١-٤ تطور الطلب على خدمات النقل في الاردن

يخدم قطاع النقل الاردني، كلا من الاقتصاد الاردني وكذلك الدول المجاورة، حيث يوفر هذا القطاع حوالي ٩٨ ألف فرصة عمل، أي ما يوازي ١١% من القوى

(١) السيد، زياد ، ١٩٨٤، الشحن والتجارة الخارجية الجزء الثاني، شركة الشرق الاوسط للطباعة

العاملة الاردنية، بالاضافة الى انه يساهم و معه قطاع الاتصالات [١] بحوالي ١٢%
من الناتج القومي الاجمالي [٢]، كما يساهم القطاع بشكل كبير في الاستثمار الوطني
والبنية التحتية للمملكة .

وبصورة عامة ، يتم استيراد وتصدير السلع عن طريق الجو أو البحر أو البر،
ويعتمد ذلك على عدة عوامل أهمها طبيعة السلع المنقولة وأهمية سرعة وصولها
وكذلك بعدها عن نقطة التصدير او الاستيراد وتكلفة نقلها.

وتتميز بعض السلع بضرورة نقلها عن طريق البحر، مثل الحمولات الكبيرة وتلك
التي تنقل بصورة سائبة مثل الفوسفات والقمح والنفط، كما تتميز بعض السلع
الاخرى بتفضيل نقلها عن طريق الجو مثل الادوية والمواد الثمينة ، كما يمكن نقل
بعض السلع براً لعدم وجود موانئ قريبة من أماكن التصدير أو الاستيراد او لارتفاع
كلفة نقلها بالبحر.

ومما هو جدير بالذكر انه من المنتظر أن يكون للسلام في منطقة الشرق الاوسط دور
في تطور اقتصاديات المنطقة بالاضافة الى خلق نوع من التكامل الاقتصادي فيها.
وعلى ذلك فمن المتوقع ان يزداد دور الاردن الاقليمي في مجال النقل، حيث ان
معظم طرق التجارة بين منطقة شرق البحر الابيض المتوسط والخليج العربي تمر
عبر الاردن.

تشير النظرة التاريخية الى أن الخط الحديدي الحجازي الذي بني من قبل الدولة
العثمانية قبل الحرب العالمية الاولى ربط الاردن بكل من تركيا وسوريا وغرب
المملكة العربية السعودية. ففي عام ١٩٢١ لم يكن في المملكة باستثناء هذا الخط أي

١- تدمج الاحصائيات الرسمية الاردنية مساهمات قطاعي النقل والاتصالات معا في بند واحد يصعب فصلهما .

٢-دائرة الاحصاءات العامة،التقرير السنوي ١٩٩٧

خطوط للنقل سواء البرية أو البحرية أو الجوية، الا أن المملكة في بداية الالفية الثالثة تشهد تطوراً ملحوظاً في مجالات النقل المختلفة. فالخطوط الجوية الملكية الاردنيـــــة تربط المملكة بكل من أمريكا واوروبا والشرق الاقصى، كما ان ميناء العقبة يخـــــدم التجارة الاردنية بصورة خاصة وتجارة المنطقة بشكل عام. وترتبط كافـــــة المـــدن والقرى الاردنية بشبكة جديدة من الطرق البرية.

١-٥ وسائل نقل الواردات والصادرات الاردنية

أولاً : الواردات الاردنية

يبين الجدول رقم (١-١) مجموع الواردات الاردنية على وسائل النقل المختلفة مـــن الاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

جدول رقم (١-١) مجموعة الواردات الاردنية على وسائل النقل المختلفة (١٩٩٣-١٩٩٧)

واسطة النقل	الوزن بالالف طن				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الواردات بوسائط النقل البرية	٥٨٤١	٥٥٦٠	٥٤٨٥	٥٩٨٩	٥٧٢٤
الواردات بوسائط النقل الجوية	١٩	١٨,٧	١٩	١٩,٤	٢٥,٦
الواردات بوسائط النقل البحرية	٢٩١٩	٣١٢٢	٢٧٣٢	٣٤٦٤	٣٠٣١
الواردات بوسائط النقـــل البحـــري (ترانزيت)	١٢٧٦	٣٨٧٦	٦٧٠٤	٥٠٦١	٦٧٠٤
جملة الواردات	١٠٠٥٥	١٢٥٧٦.٧	١٤٩٤٠	١٤٥٣٣,٤	١٥٤٨٤,٦

المصدر: دائرة الاحصاءات العامة ١٩٩٣-١٩٩٨

ويتبين من الجدول رقم (١-١) ما يلي:-

أ- يتمتع النقل البحري بأهمية كبيرة حيث بلغ حجم الـــواردات الاردنيـــة بشقيهـــا (بالنسبة لواردات الاردن وكذلك بالنسبة لواردات برسم الترانزيت) عـــام ١٩٩٧ حوالي ٦٣% من جملة الواردات. وتمثل الواردات الاردنية برسم الترانزيت تلك البضائع المتجهة للعراق عبر ميناء العقبة الاردني.

ب- تمثل البضائع المنقولة جواً نسبة منخفضة بلغـــت ٠,١٧% عـــام ١٩٩٧ وقـــد حافظت هذه البضائع على نسبة ثابتـــة تقريبـــاً بيـــن الاعـــوام ١٩٩٤ و ١٩٩٧ وتعكس هذه النسب انخفاض أهمية النقل الجوى بالنسبة للتجارة الاردنية.

جـ- بلغت نسبة الواردات المنقولة بوسائط النقل البرية أعلى نسبة لها عـــام ١٩٩٣ حيث بلغت ٥٨,٠٩%، بينما بلغت أدنى نسبة لها عام ١٩٩٥ حيث بلغت ٣٦,٧% وقد حافظت هذه الواردات على قيمة ثابتة تقريباً طوال فترة البحث، الا أن نسبتها المئوية قد تغيرت بسبب تغيير كمية البضائع المنقولة بحراً (برسم الترانزيت).

كما يتضح من الجدول ثبات الواردات الاردنية تقريبا بوسائط النقل البريـــة وكذلـــك الواردات الاردنية المنقولة بحراً، بينما ارتفعت الواردات غير الاردنية والمنقولة عبر الاردن (الترانزيت) وبالذات للعراق والتي كانت قد انخفضت بسبب الحظر الدولـــي والمفروض منذ عام ١٩٩٠، ويعود السبب في الارتفاع الى تنفيذ عمليات الاســـتيراد من خلال برنامج النفط مقابل الغذاء.

ومن الجدير بالذكر أن النسبة الكبرى من الواردات الاردنية عن طريق البحـــر يتـــم نقلها بوسائط نقل غير اردنية كما سيتم مناقشة ذلك في الفصول القادمة. أما بالنســـبة للواردات الاردنية بوسائط النقل البرية فيتم نقل معظمها بوسائط نقل اردنية، وسيتم

مناقشة ذلك لاحقاً في هذا الفصل، كما سيتم مناقشة الواردات الاردنية عـــن طريـــق الجو لاحقاً في هذا الفصل أيضاً.

ثانياً : الصادرات الاردنية

بعد أن استعرضنا باختصار جانب الواردات بوسائل النقل المختلفة ننتقل الى عــرض جانب الصادرات، حيث يوضح جدول رقم (١-٢) تفاصيل الصادرات الاردنية بكافة وسائط النقــل للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ حيث تشير هذه الارقام الى أن النقل البحــــري يتمتع بنقل الحجــم الاكبر من الصادرات الاردنية، حيث مثل ذلك مادتي الفوســـفات والبوتاس بصورة رئيسية. كما يتضح من هذه الارقام ثبات حجم الصادرات الاردنيــة عن طريق البر وكذلك تلك المنقولة عن طريق الجو.

جدول رقم (١- ٢) الصادرات الاردنية بمختلف وسائط النقل

واسطة النقل	الوزن بالالف طن				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الصادرات بوسائط النقل البرية	١٧٦٩	١٨٨٣	١٨٦٧	١٨٣١	١٨٨٩
الصادرات بوسائط النقل الجوية	١٦,٧	١٦,٧	١٦,١	١٧,١	١٦,٦
الصادرات بوسائط النقل البحرية	٧١٠٠	٧١٠٠	٦٥١٢	٧٤١٣	٧٠٣٠
الصادرات بوسائط النقــل البحــري (ترانزيت)	١,١	١,٥	٨,٧	٨,٢	٨,٥
جملة الصادرات	٨٨٨٦,٨	٩٠٠١,٢	٨٤٠٤,٨	٩٢٦٩,٣	٨٩٤٤,١

المصدر: دائرة الاحصاءات العامة ١٩٩٣-١٩٩٨

ويتبين من الجدول (١-٢) ما يلي:-

أ- بلغت نسبة الصادرات الاردنية بوسائط النقل البرية نسب متقاربة خلال الفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ وبلغت أعلى نسبة لها عام ١٩٩٥ حيث بلغت ٢٢,٢% ، إما من حيث كمية هذه الصادرات فيلاحظ ثباتها الى حد ما طوال هذه الفترة.

ب- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق الجو نسب متدنية، و يعود ذلك الى طبيعة الصادرات الاردنية (الفوسفات والبوتاس بصورة رئيسية) وعدم امكانية تصديرها عن طريق الجو.

جـ- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق البحر اعلى نسبة للصادرات لجميع السنوات الاردنية وبلغت أعلى نسبة عام ١٩٩٦ حيث بلغت ٨٠%، وتمثل مادتي الفوسفات والبوتاس الصادرات الاردنية الرئيسية التي يتم تصديرها عن طريق العقبة وهذا يبين أهمية قطاع النقل البحري لخدمة الصادرات الاردنية. ومن الجدير بالذكر ان نسبة متواضعة فقط من الصادرات الاردنية يتم نقلها على سفن اردنية إما لعدم توفر السفن الملائمة من الناحية الفنية لنقل هذه الصادرات او بسبب عقود بيع هذه الصادرات على أساس التسليم ظهر السفينة F. O.B العقبة.

د- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق البحر (بطريق الترانزيت) نسبة متدنية خلال كافة السنوات وذلك لعدم مرور أية صادرات لدول أخرى عبر ميناء العقبة الاردني، بما في ذلك النفط العراقي الذي كان يصدر جزءاً منه عن طريق ميناء العقبة حيث تواجدت باخرة كبيرة ذات سعة ٣٠٠ الف طن استخدمت للتخزين والتصدير الى بواخر اخرى، وقد كان يتم تحميلها بواسطة الصهاريج البرية التي تنقل النفط العراقي عن طريق البر من العراق الى العقبة.

١-٦- إدارة النقل

يعد النقل من المقومات الهامة في النشاط التعديني والذي يمثل الصادرات الرئيسية في الاردن ، فمن المعروف أنه يتم تعدين الخامات المعدنية في معظمها وخاصة الفوسفات والبوتاس بغرض التصدير، ومن هنا تأتي أهمية نقل الخامات المستخرجة الى موانئ التصدير ومنها الى اسواق الاستهلاك العالمية ، وعليه فإن حركة نقل الخامات المعدنية المصدرة ترتبط بطرق النقل في الاردن، وأحياناً في الدول المجاورة كما كان الحال عند تصدير بعض الخامات المعدنية الاردنية عن طريق بيروت بواسطة السيارات الشاحنة ومن ثم الى الاسواق الخارجية عن طريق السفن.

١-٦-١- إدارة النقل البري

أولاً- النقل على الطرق

تعتبر شبكة الطرق في المملكة شبكة متطورة ، فترتبط العاصمة عمان بشبكة من الطرق البرية بكافة أجزاء المملكة وكذلك الدول المجاورة، مما يساعد على زيادة حجم السلع المنقولة براً وكذلك زيادة حركة الركاب.

ويبلغ طول شبكة الطرق البرية المعبدة، من طرق رئيسية وثانوية وقروية [١] حوالي ٧٣٤٨ كم عام ١٩٩٦، ويوضح الجدول (١-٣) أطوال هذه الطرق المختلفة عبر الفترة الزمنية الممتدة من ١٩٥٠-١٩٩٦:

١- الطرق الرئيسية: هي الطرق المعبدة التي تصل بين المدن الرئيسية
الطرق الثانوية: الطرق الفرعية التي تصب في الطرق الرئيسية
الطرق القروية: هي الطرق التي تصل بين القرى والمدن الرئيسية.

جدول رقم (١-٣) شبكة الطرق البرية في الاردن

السنة	الطرق الرئيسية (كم)	الطرق الثانوية (كم)	الطرق القروية (كم)	المجموع (كم)
١٩٥٠	٥٤٠	١٧٤	١٨١	٨٩٥
١٩٦٠	٧٢٠	٣٤٥	٥٨٠	١٦٤٥
١٩٧٠	١٤٥٤	٥٣٠	١٢٠٠	٣١٨٤
١٩٨٠	١٩٥٣	٨٢٠	١٤٦٠	٤٢٣٣
١٩٩٠	٢٦٣٩	١٦٧٩	١٧٢٣	٦٠٤١
١٩٩١	٢٦٤٩	١٧١٨	١٨٤١	٦٢٠٨
١٩٩٢	٢٦٦٨	١٧٨٣	١٩١٩	٦٣٧٠
١٩٩٣	٢٧٧٣	١٨٣٥	٢٠٧٠	٦٦٧٠
١٩٩٤	٢٨٢٦	١٨٧٣	٢١٥٦	٦٨٥٥
١٩٩٥	٢٨٤٦	١٨٩٣	٢١٨٤	٦٩٢٣
١٩٩٦	٣٠٠٠	١٩٧٠	٢٣٧٨	٧٣٤٨

المصدر: وزارة الاشغال العامة والاسكان

ويتبين من الجدول رقم (١-٣) ما يلي:-

أ- غالبية الطرق في المملكة هي من الطرق الرئيسية حيث تشكل ما نسبته حوالي ٤١% من مجموع الطرق لعام ١٩٩٦ مقابل ٦٠% عام ١٩٥٠. كما يتبين من الجدول ان شبكة الطرق الرئيسية قد تضاعفت حوالي ٦ مرات عام ١٩٩٦ عما كانت عليه عام ١٩٥٠، وهذا يعكس أهمية هذه الطرق لخدمة المدن الرئيسية لا سيما ميناء العقبة الذي يصله طريق بري رئيسي بكل من الحدود العراقية والسعودية والسورية.

ب- ازداد طول الطرق الثانوية من ١٧٤كم عام ١٩٥٠ لتبلغ ١٩٧٠ كم علم ١٩٩٦ أي بنسبة تبلغ ١١٣٢% ويعكس ذلك أهمية هذه الطرق لخدمة حركة الركاب بصورة رئيسية داخل المدن الرئيسية.

جـ- ازداد طول الطرق القروية من ١٨١ كم عام ١٩٥٠ ليصل ٢٣٧٨ كـم عـام ١٩٩٦ أي بزيادة نسبتها ١٣١٤%. وتعود أهميـة الطـرق القرويـة لنقـل المحاصيل الزراعية من هذه القرى الى مدن المملكة المختلفـة، وكذلـك لنقـل الركاب من هذه القرى الى المدن المجاورة.

د- تتمتع الطرق الرئيسية بأهمية اقتصادية متميزة حيث تخدم هذه الطرق التجـارة الاردنية لا سيما تجارة الترانزيت حيث تمتد هذه الطرق بيـن ميناء العقبـة والعراق لخدمة الواردات العراقية عن طريق العقبـة، كمـا تخـدم الـواردات الاردنية من النفط العراقي الذي يستورد ويتم تفريغه في مدينة الزرقـاء حيـث توجد مصفاة البترول الاردنية الوحيدة في المملكة .

ومن الطرق الرئيسية الاخرى التي تتمتع بأهمية اقتصادية الطريق المؤدي الى سوريا مروراً بمدينة الزرقاء ثاني أكبر المدن الاردنية من حيث عدد السكان، حيث يعتـبر من أهم الطرق التي يتم من خلالها نقل البضائع الى كل من سوريا، لبنـان، تركيـا وبعض الدول الاوروبية، كذلك فإن المملكة العربية السعودية ترتبط بالاردن بطريـق بري خلال مدينة معان الاردنية.

ويشمل النقل البري عدة مؤسسات وأنشطة أهمها:

أ- **مؤسسة النقل العام:** تأسست عام ١٩٧٥ لتخدم منطقة عمان الكبرى بصـورة خاصة، وقد تكون أسطولها في البداية من ١٨٠ حافلة سعة كل منها ٥٠ راكبـاً، تم زيادتها بحوالي ٢٤٠ حافلة عام ١٩٨١ وحوالي ٥٠ حافلة اخرى متوسـطة الحجم عام ١٩٩٠. كما عهدت المؤسسة ايضا الى القطاع الخاص لتشغيل بعض

الخطوط التي لم تشملها خدمة سابقة بحافلات جديدة ، وذلك للوفاء بالحاجة المتنامية في منطقة عمان الكبرى، وضمن مشروع لتحويل المؤسسة للقطاع الخاص، فقد عهدت مؤسسة النقل العام الى القطاع الخاص لإدارة الخطوط المختلفة التي تخدمها المؤسسة اعتباراً من عام ١٩٩٣.

ب-**الشركة الاردنية للنقل والسياحة (جت)**: وقد تأسست الشركة عام ١٩٦٦ برأس مال بلغ ٣٠٠,٠٠٠ دينار لتقديم خدمات النقل البري لقطاع السياحة الاردني، وقد تطور حجم اسطول الشركة من أربع حافلات عام ١٩٦٦ الى ١٦٥ حافلة عام ٢٠٠٠.

جـ- فيما يتعلق **بالنقل البري للبضائع Trucking** فيغطي نقل البضائع داخل المملكة وكذلك بضائع الترانزيت للبضائع القادمة عبر ميناء العقبة للدول المجاورة ، ويشمل اسطول الشاحنات العاملة تلك التي تستخدم لنقل البضائع الجافة والمبردة وصهاريج نقل النفط والزيوت النباتية. وفيما يلي تفاصيل هذا الاسطول للفترة الممتدة من ١٩٨٩-١٩٩٧.

جدول رقم (١-٤) اسطول الشاحنات العاملة في الاردن

السنة	لوحة اردنية	لوحة عربية	المجموع
١٩٨٩	٧١٠٠	٢٣٢٣	٩٤٢٣
١٩٩٠	٥٨٢٥	٣٩٩٧	٩٨٢٢
١٩٩١	٦٣٥٦	٢٢٣١	٨٥٨٧
١٩٩٢	٦٠٢٤	٤٢٩٠	١٠٣١٤
١٩٩٣	٦٢٤٥	٣٠٨٧	٩٣٣٢
١٩٩٤	٦٣١٧	٣٩١٢	٩٤٢٩
١٩٩٥	٦٤٤١	٣٢٠٧	٩٦٤٨
١٩٩٦	٦٥٠٣	٣٢٨٥	٩٧٨٨
١٩٩٧	٦٥٨١	٣٣١٢	٩٨٩٣

المصدر :سجلات وزارة النقل لعام ١٩٩٠- ١٩٩٨

اقتصادية لنقل الصادرات الاردنية بالاضافة الى التطوير الاقتصادي لمنطقة الجنـوب حيث توجد مناجم الفوسفات. ويوضح الجدول التالي نشاطات مؤسسة سـكة حديـد العقبة في نقل الفوسفات للفترة الواقعة بين ١٩٨٥-١٩٩٧.

جدول رقم (١-٦) نشاطات مؤسسة سكة الحديد - العقبة

السنة	الكمية المحملة بالطن
١٩٨٥	٢٤٧٢٥٩٧
١٩٨٦	٢٧٨١٨٢٠
١٩٨٧	٢٥٨٢٠٢٩
١٩٨٨	٢٢٤١٨٦١
١٩٨٩	٢١٨٩٩١٦
١٩٩٠	٢٥٥٢١٤٢
١٩٩١	٢٨٤٧٥٧٤
١٩٩٢	٢٨٤٩٦٩٧
١٩٩٣	٢٥٦١٧٥٠
١٩٩٤	٢٤٤٤١٥٢
١٩٩٥	٢٥١١٠٥٤
١٩٩٦	٢٢٨٨٢٤٤
١٩٩٧	٢٣٨٩٢٣٧

المصدر تقارير وزارة النقل ١٩٨٦-١٩٩٨

ويلاحظ من الجدول رقم (١-٦) ان كمية الصادرات الاردنية مـن الفوسـفات قـد ازدادت عام ١٩٨٦ بنسبة ١٢,٥% عمّا كانت عليه عام ١٩٨٥ ثم عادت فتنـاقصت عام ١٩٨٧ بنسبة ٧,٢% عمّا كانت عليه عام ١٩٨٦ ويعود السبب في ذلك الـى

موقع شركة الفوسفات وشركة البوتاس العربية في السوق العالمي وقدرتهما على المنافسة. وعادت الصادرات الاردنية فازدادت منذ عام ١٩٩٠ بنسبة ١٦,٥% عما كانت عليه عام ١٩٨٩، ويعود ذلك الى انخفاض قيمة الدينار الاردني مقابل العملات الاجنبية ثم ارتفاع الصادرات الاردنية حتى عام ١٩٩٢ حيث بدأت بالتراجع لاسباب تتعلق بمنافسة الصادرات الاردنية مع الصادرات الاخرى في الاسواق العالمية.

أما بالنسبة للخط الحديدي الحجازي ونتيجة لسوء حالته فيقتصر عمل الخط حالياً على قيام ٢-٣ رحلات اسبوعية بين دمشق وعمان بالاضافة الى بعض الرحلات الداخلية السياحية مما حد من نشاط الخط.

١-٦-٢ إدارة النقل الجوي:

يتم إدارة النقل الجوي في المملكة من قبل سلطة الطيران المدني والتي تم تأسيسها عام ١٩٥٠ للاشراف على الطيران المدني في الاردن من حيث:-

- الالتزام بالقوانين التي تنظم عمليات الطيران في المملكة.
- التعاون مع الهيئات والمنظمات الدولية المختصة.
- صيانة وتطوير المطارات ومدرجاتها.
- تقديم خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي الاردني.

وتمثل الخطوط الجوية الملكية الاردنية (الملكية الاردنية) – الناقل الجوي الوطني للمملكة، حيث أنشئت عام ١٩٦٣ لنقل الركاب والبضائع، وفي عام ١٩٩٤ بادرت الحكومة باتخاذ الاجراءات اللازمة بقيام دراسات متعلقة بإمكانية تحويل مؤسسة الملكية الاردنية الى شركة قطاع خاص تعمل على أسس تجارية وحتى الوقت الحاضر ٢٠٠٠ لم يتغير الوضع وإن ظل الاتجاه نحو خصخصة هذا القطاع.

وقد تذبذب عدد الركاب وحجم البضائع المنقولة جواً سواء بواسطة طائرات الملكية الاردنية أو غيرها، كما يبينها الجدول التالي:-

جدول رقم (١-٧) حركة عدد الركاب ونقل البضائع جوا

السنة	عدد الركاب (بالالف) الملكية الاردنية	البضائع (بالالف طن) الملكية الاردنية	عدد الركاب الاجمالي (بالالف) *	الشحن الجوي الاجمالي **
١٩٨٨	١,٢٢٦	٥٠,٠٠٠	١,٧٠٨	٨١٦٨٦
١٩٨٩	١,٢٠٤	٤٩,٧٠٠	١,٦٤١	٧٨٨٥٢
١٩٩٠	٩٦٤	٥٣,٢٠٠	١,٨٥٢	٦٧٤٦٧
١٩٩١	٧٩٨	٤١,٦٠٠	١,٠٣٤	٦١٣٨٧
١٩٩٢	١,١١٠	٤٤,٥٠٠	١,٤٨٥	٦٢١٧٣
١٩٩٣	١,١٨٦	٥٤,٣٠٠	١,٦٠٢	٦٨١٣٩
١٩٩٤	١,٢١٩	٥٤,٦٠٠	١,٧٢٤	٧٢١١٤
١٩٩٥	١,٠٣٥	٦٦,٣١١	١,٢٦٩	٧٨٢٢٦
١٩٩٦	١,٣٠٠	٧٢,٢٦٩	١,٩٦٩	٨٩٨٦٩
١٩٩٧	٩٩٤	٧٨,٦١٢	١,١٧٠	٩٩٢٤٤

*يشمل عدد الركاب على الخطوط الملكية الاردنية والخطوط الاخرى
** يشمل البضائع المنقولة على الخطوط الملكية الاردنية والخطوط الاخرى.
المصدر سجلات سلطة الطيران المدني ١٩٩٨

ويتبين من الجدول رقم (١-٧) ما يلي:-

-تشكل نسبة البضائع المنقولة على طائرات "الملكية الاردنية" النسبة الاعلى في كافة السنوات، ويعود ذلك الى تمتع البضائع المنقولة على طائرات اردنية بالإعفاء من دفع رسوم على اجرة الشحن الجوي، بينما لا تتمتع البضائع المنقولة على طائرات اجنبية بمثل هذا الاعفاء.

-ازداد حجم ونسبة البضائع المنقولة على طائرات اردنية بصورة منتظمة تقريباً (باستثناء عامي ١٩٩١ و ١٩٩٢) حيث انخفض حجمها بسبب أزمة الخليج كما ازدادت نسبة البضائع المنقولة على الطائرات الاردنية في السنوات الاخيرة، وذلك بسبب ثقة الشاحنين الاردنيين المتزايدة في الشركة الوطنية وكذلك للاستفادة من الإعفاء الوارد أعلاه.

-كذلك تشكل نسب الركاب على الطائرات الاردنية النسبة الأعلى على مدى كافة السنوات ، وذلك بسبب بعض الانظمة المحلية حيث تلزم هذه الانظمة مثلا كافة موظفي القطاع العام بالسفر على الطائرات الاردنية بالاضافة الى التوجه العام للقطاع الخاص للسفر على طائرات الخطوط الجوية الاردنية ما أمكن ذلك.

- تدنت نسبة الركاب المنقولين على الطائرات الاردنية (بالرغم من تدني عدد الركاب الاجمالي) حيث بلغت ٥٢% فقط وذلك بسبب أزمة الخليج الثانية عام ١٩٩٠، حيث تم نزوح عدد كبير من الاجانب للاردن وتم تسفيرهم الى دولهم على متن طائرات غير اردنية عن طريق الامم المتحدة.

- بصورة عامة بلغت نسبة الركاب المنقولين على طائرات اردنية حوالي ٧٠% بزيادة أو نقصان بنسبة ٥% ، باستثناء عام ١٩٩٧ حيث بلغت ٨٥%.

--تذبذب عدد الركاب الاجمالي بين ١,٧ مليون راكب تقريباً عام ١٩٨٨ وحوالي ٢ مليون راكب عام ١٩٩٦ أي زيادة تبلغ حوالي ١٨% ويعود ذلك الى زيادة عدد السكان والتسويق السياحي الاردني وسياسة التسويق في الخطوط الجوية الملكية الاردنية.

وتهدف هذه الاجراءات بصورة خاصة لتشجيع الاستثمار في مجال النقل بما في ذلك النقل البحري لإعداد قطاع نقل متعدد الوسـائط مـهيأ تماماً لمواجهـة التطورات المستقبلية المتوقعة.

وتشمل بعض الاجراءات التي قامت بها الحكومة أو تنوي تنفيذها ضمن خطـط محددة، اجراء توسعات في ميناء العقبة ليلعب دوراً مركزياً في سلسـلة النقـل متعدد الوسائط، إعداد الجسور على نهر الاردن، تحسين حالة شبكات الطـرق البرية، وضع خطط لمشاريع السكة الحديد وكذلك رفـع مسـتوى المطـارات الاردنية.

ولما كان الاردن يعتبر محطة ترانزيت في المنطقة، فقد عرفت العقبة كمينـاء ترانزيت يربط البحر الأحمر بكل من سوريا ،العراق وبقية دول الخليج العربي مما يعود على المملكة بمزايا اقتصادية عديدة حيث شهدت تجـارة الـترانزيت تطوراً كبيراً كما هو وارد في الجدول رقم (١-١) سابقاً.

ويقوم الاردن الآن بدور "الجسر" الواصل بين هذه الدول والـدول الاخـرى . فمن وجهة نظر اقتصادية، يفضل مشغلو السفن توجيه سفنهم القادمة من اوروبا وأمريكا والمحملة ببضائع للعراق وبعض دول الخليج العربي، تفريغ حمولة هذه البواخر في ميناء العقبة ومن ثم نقلها عن طريق النقل الـبري الـى وجهتـها النهائية. وتشكل العقبة محطة مهمة للاسواق المحلية/ الاقليمية والدولية، فـهي مخرج الاردن الوحيد المطل على البحر، ومنذ إعادة فتح قناة السـويس عـام ١٩٧٥، ازدادت أهمية العقبة بالنسبة للاردن ولدول المنطقة الاخرى.

ومما هو جدير بالذكر أن النقل البحري الاردني لا يحتل المكان المهم المتوقـع في الإقتصاد الاردني ، كما سيتم مناقشة ذلك لاحقاً، الا أن الاسطول الوطني

الاردني لعب دوراً مهماً لاستقرار المملكة خلال الازمات الكبيرة مثل أزمة الخليج عام ١٩٩٠. حيث امتنعت البواخر الاجنبية عن القدوم الى العقبة بسبب إعلانها منطقة حرب/ شبيهة بالحرب وما ترتب على ذلك من ارتفاع في أقساط التأمين ومكافآت طواقم البواخر وأجور استئجار البواخر بصورة عامة.

وبالرغم من أن للاسطول البحري لأي دولة أهمية اقتصادية معروفة على نطاق واسع، إلاّ أنه من الصعب تحديد هذه الأهمية في صورة مؤشرات اقتصادية محددة (Economic Indicators) وقد استخدمت بعض العلاقات للدلالة الى الأهمية النسبية للاسطول البحري الوطني بالنسبة للاقتصاد الوطني، فقد استخدمت نسبة الحمولة القائمة المسجلة (GRT) الى عدد السكان كمؤشر للدلالة على هذه الأهمية. وبالنسبة للاردن، يبلغ مجموع الحمولة القائمة المسجلة للسفن التي ترفع العلم الاردني حوالي ٤١,٠٠٠ طن، بينما يبلغ عدد سكان المملكة حوالي ٤,٣ مليون نسمة (حسب احصائيات عام ١٩٩٤)، وعليه تكون نسبة الحمولة القائمة المسجلة لكل ١٠٠٠ شخص من السكان هي ٩,٥ [١] وهي نسبة منخفضة نسبياً لا سيما عند مقارنتها ببعض الدول العربية الاخرى، حيث تبلغ في السعودية ١٣٤ و مصر ١٦,١ ولبنان ٦٢,٤.

إن نسبة البضائع المنقولة على البواخر الوطنية لدولة ما ، تعتبر مؤشراً مهما لأهمية الدور الذي يقوم به الاسطول الوطني لخدمة اقتصاد الدول، وسوف يتم مناقشة ذلك بالنسبة للاردن في الفصول القادمة.

كما أن مساهمة النقل البحري في الناتج القومي الاجمالي هي من افضل المؤشرات لأهمية هذه الصناعة في الاقتصاد القومي، وهي نسبة متدنية بالنسبة

١-نسبة الحمولة القائمة المسجلة لكل ١٠٠٠ شخص من السكان = ٤١٠٠٠ / ٤٣٠٠٠٠٠ × ١٠٠٠=٩,٥

للاردن حيث بلغت حوالي ١% لعام ١٩٩٦ [١]. في حين بلغـــت للســعودية[٢] حوالي ٣,٦%، ولسوريا حوالي ٢,٧% لنفس العام [٣].

١-٦-٣-١ميناء العقبة

يعتبر ميناء العقبة المنفذ البحري الرئيسي أو الوحيد للمملكة الاردنية الهاشــمية، وعلى ذلك فانه يمثل عنصراً أساسياً من عناصر النمو الاقتصادي. ويقوم ميناء العقبة بدور مهم لخدمة التجارة الاردنية والدول المجاورة لا ســيما فــي ظــل انتشار النقل متعدد الوسائط . وتحاول بعض الموانئ الاسرائيلية منافسة مينــاء العقبة، الا انه لا يمكن القول بجدية هذه المنافسة على الاقل خلال العشر سنوات المقبلة كما سيتم مناقشة ذلك في الفصل السابع وقد شهدت انشطة المينــاء فــي السنوات الاخيرة زيادة كبيرة كما يتضح من البيانات الواردة في الجدول رقــم (١-٨).

ويعتبر ميناء العقبة من الموانئ الحديثة، حيث تمتد أرصفته ومعداته على طــول الساحل الشرقي الشمالي لخليج العقبة. وتتركز بــالقرب مــن مينــاء العقبــة صناعات الفوسفات المهمة، حيث يتم شحن كافة الصادرات منــه. وبصــورة عامة فان أهم الصادرات الاردنية تشمل:

- الفوسفات
- البوتاس
- المواد الكيماوية
- الخضراوات والفواكه.
- الملح

١- سجلات دائرة الاحصاءات العامة، ١٩٩٧
٢- سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية.١٩٩٧
٣- سجلات الشركة السورية الاردنية للملاحة البحرية،١٩٩٧

العقبة عام ١٩٩١ حيث بلغت ٢٠٧٥ باخرة فقط مقارنة بـ ٢٥٨٣ باخرة عام ١٩٨٨.

-إلا أنه وبعد استقرار الوضع ومعرفة متطلبات الامم المتحدة من حيث تستيف البضائع والوثائق المتعلقة بها والسماح لبعض البضائع العراقية من دواء وغذاء بالمرور من خلال ميناء العقبة، فقد عادت الخطوط الملاحية المختلفة لتسيير خطوطها لخدمة ميناء العقبة مما أدى لزيادة عدد البواخر خلال الاعوام ١٩٩٢ وحتى عام ١٩٩٦ وبالرغم من انخفاض حجم البضائع المفرغة في العقبة، حيث كان الاتجاه يميل نحو استخدام بواخر قليلة الحمولة من البضائع المتجهة للعراق والمسموح بنقلها ضمن برنامج الامم المتحدة المعروفة بـ (الغذاء مقابل النفط)، فقد ازداد عدد البواخر التي زارت ميناء العقبة حيث بلغت ٢٨١٣ باخرة عام ١٩٩٧ مقارنة بـ ٢٧٣٥ باخرة عام ١٩٩٦ أي بزيادة بلغت ٢,٩%.

-شملت البضائع المفرغة في العقبة كلا من البضائع المفرغة للاستهلاك المحلي وكذلك البضائع المتجهة للعراق عن طريق العقبة، وقد انخفض حجم البضائع المفرغة عام ١٩٨٩ مقارنة بحجم البضائع المفرغة عام ١٩٨٨، وذلك بنسبة ٥% بسبب الظروف الاقتصادية التي تعرضت لها المملكة كما هو وارد أعلاه.

ونظراً لاتساع دور الميناء في سلسلة النقل المتعدد الوسائط ، فقد اصبح من الضروري رسم سياسة تسويقية تتلائم مع الدور المتوقع لميناء العقبة، بحيث توضح الميزة التنافسية التي يتمتع بها الميناء سواء من حيث الامكانيات الفنية، أو الكلفة المالية او ارتباطه بشبكة الطرق النافذة لداخل المملكة أو للدول المجاورة ، كما يجب ان تعني هذه السياسة بمعدات مناولة البضائع ووسائل الاتصال الحديثة المتوفرة في الميناء والتي تصب في النهاية لمصلحة شاحن البضائع ومستلمها، وسيتم تحليل الموقع التسويقي لميناء العقبة مقارناً بالموانئ

الاخرى المجاورة باستخدام طريقة ســـوت (SWOT) Strength, Weakness, Opportunities, Threats[1] حيث يتم مقارنة نقاط قوة وضعف ميناء العقبة مـــن حيث الموقع الجغرافي والخصائص الطبيعية للميناء كمــا يتـم النظــر الــى الخصائص التجارية للميناء مقارنة مع الموانئ المجاورة ومن ثم تتم المقارنة من حيث الخصائص المؤسسية (Institutional) والمالية والتشغيلية للميناء.

أما بالنسبة لنقاط الفرص والتهديدات للموانئ فالمعروف أن ما يوفره ميناء معين يعتبر فرصة أو ميزة له عن الميناء الآخر، كما أن ما يفتقده ميناء معين يعتـبر ميزة للميناء المجاور. وعند المقارنة يؤخذ بعين الاعتبار الخدمات التي يقدمـها الميناء والطلب على خدمات الميناء، كما يؤخذ بعين الاعتبار سياســة الميناء والنواحي التشريعية وكذلك النواحي البيئية المجاورة للميناء لا سيما فيما يتعلــق بالطرق الواصلة بين الميناء و المنطقة المجاورة .

وتستخدم نتائج تحليل SWOT لرسم السياسة التسويقية للميناء بمــا فــي ذلــك مراجعة للاهداف والاستراتيجيات التسويقية. كما يتم تحديــث هــذه البيانــات وتطبيق هذا المنهج بصورة مستمرة ، وذلك حتى يمكن مواجهة التنافس الشــديد بين الموانئ بصورة منتظمة.

وعند تطبيق هذا التحليل على ميناء العقبة مقارنا بــالموانئ المجــاورة مثــل: ايلات، السويس، الادبية، العين السخنة ، جده، جيبوتي، وعدن، فإننــا نحصــل على الآتي:-

---

١- Port Marketing, ١٩-٢٣ June ٢٠٠٠, Seminar WMU-Port of Hamburg, World Maritime University, Malmo, Sweden

جدول رقم (١-٩) تحليل الموقع التسويقي لميناء العقبة باستخدام طريقة (SWOT)

	القـــوة Strength	الضعـف Weakness	الفرصـــة Opportunity	التهديـد Threats
الموقع الجغرافي			×	
الاتصال البحري			×	
المساحة الارضية في الميناء			×	
الاتصال بالمناطق المجاورة	×		×	
البنيـــة التحتـية	×		×	
الخدمات	×		×	
نظام المعلومات في الميناء	×		×	
المناخ الاجتماعي والايدي العاملة	×		×	
الادارة الفنية والمعرفة		×		×
تنظيم الميناء		×		×

مما سبق يتبين ان ميناء العقبة يتمتع بنقاط قوة كثيرة مقارنة بالموانئ المجـاورة الا أنه بحاجة لاعادة دراسة فيما يتعلق بالادارة الفنية والناحية التنظيمية للميناء، وذلك حتى يتمكن من القيام بدور الميناء المحوري بكفاءة عالية.

ومن الجدير بالذكر، أنه لتجنب المنافسة الداخلية الحادة بين العقبـــة والموانـــئ المحورية الاخرى والتي انشئت واستثمرت أموالاً كثيفة، فإنه لا بد من ايجـــاد نوع من التنسيق بينها، وذلك حتى لا تدخل في حروب اقتصادية فيمـــا بينـــها ، وعليه فانه يقترح ان يتم دراسة امكانية التعاون بين ميناء العقبة وكل من جـــده، والسويس، ايلات، حيفا، واللاذقية

١-٧ تطور الاهمية الاقتصادية لصناعة النقل في الاقتصاد الاردني

تعتبر صناعة النقل واحدة من دعائم الاقتصاد الوطني لأي دولـــة كمـــا ســبق الاشارة الى ذلك، وتوجد مجموعة من العوامل من خلالها يمكننا التعرف علـــى الأهمية الاقتصادية لهذا القطاع. وتزداد أو تنقص هذه الاهمية اعتمادا علـــــى عدة عوامل أهمها:-

أ-**الأثر على العمالة:** وتعتبر العمالة من أهم المؤشرات على أهمية الصناعة سواء كانت صناعة النقل أو غيرها. وبالنسبة لقطاع النقل في الاردن، فإن قطاع النقل يوفر حوالي ٩٨ ألف فرصة عمل، أي ما يوازي حوالي ١١% من القوى العاملة الاردنية كما ذكر سابقاً. وفي صناعة كصناعة النقل البحري وما يصاحبها من ثورة تكنولوجية في سلسلة اللوجيستيات، فان العنصر البشري يعتبر من أهم العناصر التي تؤثر على صناعة النقل البحري.

ويوضح الجدول التالي النسبة المئوية لفرص العمل التي يوفرها قطاع النقل مقارناً بفرص العمل التي توفرها القطاعات الاخرى للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧:-

جدول رقم (١-١٠) النسبة المئوية لفرص العمل لبعض القطاعات الاقتصادية

القطاع	نسبة فرص العمل التي يوفرها القطاع الى اجمالي فرص العمل في المملكة%				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الصناعات التحويلية	١٤,٦	١٤,٦	١٤,١	١٣,٠	١٢.٥
التشييد	٦,٨	٦,٨	٦,٢	٦,٤	٦,٨
الزراعة	٤,٠	٣,٩	٤,١	٣,٨	٤ ,٤
النقل	١٢,٠	١٣,٢	١٢,٠	١١,٠	١١,٠

المصدر تقارير وزارة العمل السنوية ١٩٩٠-١٩٩٧

وتتوزع فرص العمل هذه على القطاعات الرئيسية الثلاث، النقل البري والبحري والجوي ويمكن تقسيم فرص العمل التي يقدمها كل من القطاعات الثلاث كالاتي :-

جدول رقم (١-١١) فرص العمل التي توفرها قطاعات النقل في الاردن

القطاع	عدد فرص العمل				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٧١٠٠٠	٧٣٢٠٠	٧٥٨٠٠	٧٧٩٠٠	٧٦٠٠٠
النقل البحري - مؤسسة الموانئ	٥١٠٠	٥٠٠٠	٥٢٠٠	٥٠٠٠	٥٢٠٠
الطواقم البحرية	٢٠٠٠	٢١٥٠	٢٣٠٠	٢٥٠٠	٢٦٥٠
شركات الملاحة والشركات المرتبطة	٢٥٠٠	٢٥٥٠	٢٦٢٥	٢٥٠٠	٢٤٠٠
مجموع النقل البحري	٩٦٠٠	٩٧٠٠	١٠١٢٥	١٠٠٠٠	١٠٢٥٠
النقل الجوي سلطة الطيران المدني	١٥٠٠	١٤٦٠	١٤٧٠	١٥٠٠	١٥٠٠
الملكية الاردنية	٥٦٨٠	٥٧٠٠	٥٦٥٠	٥٦٠٠	٥٣٥٠
وكلاء الطيران	٥٠٥٠	٥٢٠٠	٥٣٠٠	٥٠٠٠	٥١٠٠
مجموع النقل الجوي	١٢٢٣٠	١٢٣٦٠	١٢٤٢٠	١١١٠٠	١١٩٥٠
المجموع الكلي	٩٢٨٣٠	٩٥٢٦٠	٩٨٣٤٥	٩٩٠٠٠	٩٨٢٠٠

المصدر التقارير السنوية لوزارة النقل ١٩٩٣-١٩٩٧

ويتبين من الجدول رقم (١-١١) ما يلي:-

- يوفر النقل البري النسبة الكبرى من فرص العمل على مدى السنوات المعنية وتميزت هذه الفرص بالثبات التقريبي طوال الفترة، حيث لم يطرأ أي تغيير على السوق الاردني بحيث تتأثر هذه الفرص.

- يمثل قطاع النقل الجوي المركز الثاني بعد النقل البري من حيث عدد ونسب فرص العمل التي يوفرها حيث تراوحت هذه النسب بين ١١,٢% كحد أدنى و ١٣,٢%.

- يوفر قطاع النقل البحري العدد الاقل وأدنى نسبة من فرص العمل ضمن قطاعات النقل المختلفة حيث بلغت حوالي ١١%، فلا يوجد بالاردن سوى ميناء بحري واحد و اسطول بحري محدود العدد والطاقة وان كان من المخطط أن يزداد هذا العدد وبالتالي ترتفع نسبة الفرص التي يوفرها.

وفي هذا السياق، فانه يمكن حساب التكلفة الاستثمارية لخلق وظيفة في قطاع النقل البحري كالآتي:-

جدول رقم (١-١٢) تطور الكلفة الاستثمارية لخلق وظائف في قطاع النقل البحري

السنة	فرص العمل في قطاع النقل	اجمالي الاستثمار مليون دولار	موشر الاسعار CPI*	اجمالي الاستثمارات الحقيقية مليون دولا	عدد الوظائف التي تم خلقها	تكلفتها الاستثمارية مليون دولار
١٩٩٣	٩٦٠٠	٨٨,٢	١٠٠	٨٨,٢	--	--
١٩٩٤	٩٧٠٠	٨٩,٩	١٠٣,٩	٩٣,٤١	١٠٠	٥,٢١
١٩٩٥	١٠١٢٥	٨٧,٢	١٠٦,٣	٩٢,٦٩	٤٢٥	٠,٧٢-
١٩٩٦	١٠٠٠٠	٨٧,٩	١١٢,٩	٩٩,٢٤	١٢٥-	٦,٦
١٩٩٧	١٠٢٥٠	٨٢,٦	١١٦,٣	٩٦,٠١	٢٥٠	٣,٢٣-
المجموع					٦٥٠	٧,٨٦

المصادر: وزارة النقل
وزارة التخطيط
البنك المركزي الاردني

وبذلك يكون متوسط تكلفة خلق وظيفة واحدة في قطاع النقل البحري خلال السنوات ١٩٩٣-١٩٩٧ قد بلغ ١٢٠٩٢ دولاراً ولا تتوفر معلومات كافية لمقارنة هذه التكلفة مع تكلفة فرص العمل في القطاعات الاخرى.

ب- الأثر على الاستثمار : يعكس الاستثمار في صناعة ما، أهمية هذه الصناعة في اقتصاد الدول ووجود طلب على منتجات هذه الصناعة، ويتمثل الاستثمار في صناعة النقل في عدة نواحي:-

أولا : الاستثمار في الوحدات الثابتة

يتمثل الاستثمار في الوحدات الثابتة في الخدمات المرافقة للنقل مثل الارصفة والمستودعات ، وآلات الرفع والتستيف، و ورش الصيانة والاصلاح وتصنيع قطع الغيار وغيرها من البنية الاساسية. ويوضح الجدول (١-١٣) جملة الاستثمارات (الوحدات الثابتة) في قطاعات النقل الثلاث للأعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

* Consumer Price Index

حيث يتضح من الجدول (١-١٣) حجم الاستثمارات في الوحدات الثابتة في كل من النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي. ويلاحظ أن الاستثمار في النقل البري هو الأكبر ضمن وسائط النقل الثلاث. كما أن الاستثمار في الوحدات الثابتة في النقل البحري هو الاقل حظاً، وعلى الرغم من ذلك فان نصيبه من الاستثمار قد انخفض. ويعكس ذلك الأهمية المتدنية التي تحتلها صناعة النقل البحري في الاقتصاد الاردني حيث لا تتوفر الخدمات الفنية الرئيسية مثل أحواض بناء واصلاح السفن والتي تشكل أهم النشاطات المصاحبة للنقل البحري.

ويكاد ينحصر الاستثمار الوارد في الجدول رقم (١-١٣) على مؤسسة الموانئ. كما يتضح ان حجم الاستثمار الرئيسي في قطاعات النقل المختلفة يتوجه نحو الاستثمار في النقل البري.

جدول رقم (١-١٣) الاستثمار في الوحدات الثابتة ١٩٩٣-١٩٩٧ (مليون دولار امريكي)

طريقة النقل	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٨٢,٣	٨٤,١	٨١,٦	٨٢,١	٨٧,٦
النقل البحري	٢,١	١,٧	١,٣	٢	٠,٨
النقل الجوي	٣,٨	٤,١	٤,٣	٣,٨	٣,٢
جملة الاستثمارات	٨٨,٢	٨٩,٩	٨٧,٢	٨٧,٩	٨٢,٦

المصدر: التقارير السنوية لوزارة النقل ١٩٩٣-١٩٩٧

ونشير في الجدول التالي الى الأهمية النسبية للاستثمار في طرق النقل المختلفة منسوباً الى جملة الاستثمارات:-

جدول رقم (١-١٤) الأهمية النسبية للاستثمارات في الوحدات الثابتة (%)

طريقة النقل	النسبة المئوية				
	١٩٩٣*	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	%٩٣,٣	%٩٣,٥	%٩٣,٦	%٩٣,٤	%٩٥,٢
النقل البحري	%٢,٣	%١,٩	%١,٥	%٢,٣	%١,٠
النقل الجوي	%٤,٣	%٤,٦	%٤,٩	%٤,٣	%٣,٨
الاجمالي	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠

* اعتبرت سنة ١٩٩٣ هي سنة الاساس

ويتضح من بيانات الجدول (١-١٤) ان الاستثمار في النقل البحري قد انخفض نسبياً منذ عام ١٩٩٣ وان ارتفع نتيجة لانشاء بعض الارصفة في ميناء العقبة عام ١٩٩٦، ثم عاد لينخفض بعد ذلك. وتنحصر الاستثمارات الحالية في صيانة الارصفة ومعدات مناولة البضائع ومعدات الميناء من قاطرات وقوارب خدمة، وكذلك في قطاع صيانة السفن والخدمات الفنية والمتوفرة على نطاق محدود جداً في العقبة.

كذلك الحال بالنسبة للنقل الجوي، فقد اقتصرت الاستثمارات على وحدات الصيانة الجوية واقساط التأمين حيث يتم تأمين الطائرات في السوق المحلي الاردني بحكم القوانين المنظمة لذلك.

أما بالنسبة لقطاع النقل البري، فيمثل الاستثمار فيه النسبة الاكبر طوال السنوات، ويشمل ذلك الصيانة والاصلاح وقطع الغيار اللازمة وكذلك صيانة وتعبيد الطرق.

ثانياً: الإستثمار في الوحدات المتنقلة (وسائط النقل)

وتشمل الوحدات المتنقلة الشاحنات والسيارات الصغيرة كما يشمل البواخر والطائرات ووحدات التدريب. ويوضح الجدول رقم (١-١٥) هيكل الاستثمار في الوحدات المتنقلة للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٦.

جدول رقم (١-١٥) حجم الاستثمار في الوحدات المتنقلة للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ (مليون دولار امريكي)

طريقة النقل	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٥,٩	٦,٢	٥,٩	٥.٥	٥,٨
النقل البحري	٦,٧	٥ر٥	١	٦	٣
النقل الجوي	٣٠٦	١٥٠	٢٥	٣٤٠	٤٠
جملة الاستثمارات	٣١٨,٦	١٦١,٧	٣١,٩	٣٥١,٥	٤٨,٨

كما كان التطور النسبي للاستثمار في الوحدات المتنقلة خلال الفترة الممتدة بين عام ١٩٩٣ وعام ١٩٩٧ كما هو مبين في الجدول رقم (١-١٥).

جدول رقم (١-١٦) التطور النسبي للاستثمار في الوحدات المتنقلة (%)

طريقة النقل	النسبة المئوية				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	١,٩	٣,٨	١٨,٥	١,٦	١١,٩
النقل البحري	٢,١	٣,٤	٣,١	١,٧	٦,٢
النقل الجوي	٩٦	٩٢,٨	٧٨,٤	٩٦,٧	٨١,٩
	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

ويتضح من الجدول رقم (١-١٦) ارتفاع حجم الاستثمار في قطاع النقل الجوي وتواضعه في قطاع النقل البحري.

ويتبين من الجدولين (١-١٥) و (١-١٦) ما يلي:-

- يتمتع النقل الجوي بالمركز الاول من حيث حجم ونسبة الاستثمار ويعود السبب في ذلك الى شراء طائرات ووحدات تدريب (محاكيات) حديثة لتحديث اسطول شركة الخطوط الجوية الملكية الاردنية وكذلك تزويد مركز التدريب التابع لها بمعدات التدريب اللازمة وقد تغير حجم الاستثمار بناءاً على عدد الوحدات المشتراة.

- أما في قطاع النقل البري فقد كان حجم الاستثمار ثابتاً تقريباً وان تغيرت نسبته تبعاً لتغير حجم ونسبة الاستثمار في قطاع النقل الجوي. وقد اقتصر الاستثمار في قطاع النقل البري على شراء السيارات الصغيرة وبعض الشاحنات التي تستورد لتحل محل اسطول الشاحنات الذي أصبح قديماً.

-حافظ الاستثمار في قطاع النقل البحري على حجم استثمار منخفض لا سيما اذا أخذنا بعين الاعتبار ان هذا القطاع يتميز بكونه قطاع يتطلب حجم استثمار كبير (Capital Intensive). ويعود السبب في انخفاض حجم الاستثمار في هذا القطاع، الى التوجه نحو شراء بواخر قديمة نسبياً وذات سعر منخفض بحيث يتم استهلاكها كلياً عند الانتهاء من عمرها الافتراضي (٢٥-٣٠سنة).

-عند النظر الى خدمات النقل للقطاعات الثلاث وحجم الاستثمار في كل من هذه القطاعات فإننا نجد أنه باحتساب معدلات النمو خلال الاعوام ١٩٩٤-١٩٩٧ باعتبار سنة ١٩٩٣ كسنة أساس وبالاستناد الى الجدول رقم (١-١٣) والجدول رقم (١-١٥) فإننا نحصل على الآتي:-

- كان نمو الاستثمار في قطاعات النقل البري وعلاقته بحجم كل من الصادرات والواردات السلعية كما هو في جدول (١-١٧) أدناه.

جدول رقم (١-١٧) النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل البري

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتنقلة	حجم الصادرات	حجم الواردات
١٩٩٣	٨٢,٣ مليون دولار	٥,٩ مليون دولار	١٧٦٩ الف طن	٥٨٤١ الف طن
١٩٩٤	٢,١٩ %	٥,٠٨ %	٦,٤٤ %	- ٤,٨١ %
١٩٩٥	- ٠,٨٥ %	٠	٥,٥٤ %	- ٦,٠٩ %
١٩٩٦	- ٠,٢٤ %	- ٦,٧٨ %	٣,٥٠ %	٢,٥٣%
١٩٩٧	- ٤,٥٠ %	- ١,٦٩ %	٦,٧٨ %	- ٠,٢٠ %

* سنة الاساس هي ١٩٩٣

- كما كان النمو في قطاع النقل البحري، وعلاقته بحجم كل من الصادرات والواردات الاردنية للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ كما هو في الجدول رقم (١-١٨):-

جدول رقم (١-١٨) معدلات النمو في النقل البحري(%)

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتنقلة	حجم الصادرات	حجم صادرات الترانزيت	حجم الواردات	حجم واردات الترانزيت
١٩٩٣	٢,١ مليون دولار	٦,٧ مليون دولار	٧,١ الف طن	١ر١ الف طن	٢٩١٩ الف طن	١٢٧٥٥ الف طن
١٩٩٤	- ١٩,٠٥ %	- ١٧,٩١ %	- ١٤,٠٨ %	٣٦ر٣٦%	٦,٩٥%	- ٦٩,٦١ %
١٩٩٥	- ٣٨,١٠ %	- ٨٥,٠٧ %	- ٨,٢٨ %	٦٩٠,٩١ %	- ٦,٤١ %	- ٤٧,٤٤ %
١٩٩٦	- ٤,٧٦ %	- ١٠,٤٥ %	٤,٤١ %	٦٤٥,٤٥ %	١٨,٦٧%	- ٦٠,٣٢ %
١٩٩٧	- ٦٩,٩٠ %	- ٥٥,٢٢ %	- ٠,٩٩ %	٦٧٢,٧٣ %	٣,٨٤ %	- ٤٧,٤٤ %

- وكانت نسبة النمو في الاستثمار في الوحدات الثابتة والمتنقلة في النقل الجوي وعلاقتها بحجم كل من الصادرات والواردات الاردنية للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ كما هي في الجدول (١-١٩)

جدول رقم (١-١٩) النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل الجوي (%)

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتنقلة	حجم الصادرات	حجم الواردات
١٩٩٣	٣,٨ مليون دولار	٣,٦ مليون دولار	٠,٠٩ الف طن	١٩ الف طن
١٩٩٤	٧,٨٩ %	٥٠,٨٩ %	٠	- ١,٥٨ %
١٩٩٥	١٣,١٦ %	- ٩١,٨٣ %	- ٣,٩٥ %	٠ %
١٩٩٦	٠	١١ر١١ %	٢,٤٠ %	٥٢,١١%
١٩٩٧	- ١٥,٧٩ %	- ٨٦,٩٣ %	- ٠,٦٠ %	٣٤,٧٤%

* سنة الاساس هي ١٩٩٣

ويتبين من الجداول أعلاه نتيجة هامة وهي عدم وجود علاقة ترابط بين ازدياد / نقصان حجم الواردات والصادرات وحجم الاستثمار سواء في الوحدات الثابتة او الوحدات المتنقلة.

ففي السنوات التي ازداد فيها حجم الصادرات والواردات ، انخفض الاستثمار ويعكس ذلك ضرورة وجود تخطيط لربط حجم الاستثمارات بالحاجات الفعلية للدولة، الا أنــه ربما يعزى ذلك لأن الفترة الزمنية قصيرة وتداخل الاستثمارات في السنوات المختلفة القليلة.

ثالثاً : الاستثمار في مجال التدريب

يعتبر تعليم وتدريب الايدي العاملة استثماراً يوازي في أهميته شراء وصيانة المعدات وغيرها من وحدات الانتاج، حيث تلعب هذه الايدي العاملة دوراً رئيسياً في مجـــال التشغيل والصيانة والادارة لكافة قطاعات النقل، الأمر الذي يحتاج الى عملية مستمرة ومنظمة من الاعداد والتدريب سواء داخل المملكة أو خارجها.

والمقصود بالفرص التي توفرها قطاعات النقل البري والبحري والجوي هو الدورات التدريبية التي يقضيها بعض العاملين في القطاع لدى الشـــركات الصانعــة لبعــض المعدات وقطع الغيار. وكذلك ما تقوم به وزارة النقل والهيئات التابعـــة لــها مــن دورات تدريبية سواء كان طابعها فنياً أو ادارياً. وقد تراوحت مدة كل فرصة تدريبية بين عدة ايام كحد ادنى وتسعة اشهر كحد أعلى.

ويوضح الجدول رقم (١-٢٠) مقارنة بين قطاعات النقل المختلفة من حيـــث عــدد فرص تدريب الايدي العاملة في كل قطاع.

جدول رقم (١-٢٠) عدد فرص التعليم والتدريب لقطاعات النقل

القطاع	فرص التعليم والتدريب التي يقدمها				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٢٣٠	٢٤٥	٢٥٠	٢٥٠	٢٤٥
النقل البحري	٢١٦	٢٨٦	٣٢٠	٥٥٠	٦٨٠
النقل الجوي	٣٠٦	٣١٧	٣٢٥	٣٥٨	٣٦٧
اجمالي الفرص	٧٥٢	٨٤٨	٨٩٥	١١٥٨	١٢٩٢

المصدر: التقارير السنوية لوزارة النقل.

-حصيلة أجور الشحن مقابل نقل السلع الوطنية والتي كانت ستدفع لشركات اجنبية في حالة عدم توفر وسائط النقل الوطنية.

-بدل الخدمات والاجور المتحققة لشركات وطنية والتي كانت ستدفع لشركات اجنبية مثل التأمين، خدمات الصيانة والاصلاح.

د – الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الاقتصاد القومي

يمكن قياس درجة الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في الاقتصاد القومي من خلال درجة مساهمة هذا القطاع في الناتج القومي الاجمالي مع مقارنة ذلك بما تحققه القطاعات الاقتصادية الاخرى والتي يتكون منها هيكل الاقتصاد القومي [١]

ولتحديد الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل والاتصالات فانه سيتم مقارنة نسبة مساهمة قطاع النقل والاتصالات في الناتج القومي الاجمالي الاردني بالاسعار الجارية مع نسبة مساهمة بعض القطاعات الاخرى لنفس الفترة. ويوضح الجدول رقم (١-٢١) هذه المقارنة للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

ويتبين من الجدول رقم (١-٢١) ما يلي:-

- ثبات نسبة مساهمة القطاعات المختلفة في الناتج القومي الاجمالي منذ عام ١٩٩٣ وحتى عام ١٩٩٧ باستثناء قطاع التشييد.

-ارتفعت نسبة مساهمة قطاع النقل والاتصالات من ١٣,٣% عام ١٩٩٣ لتبلغ ١٣,٨٧% عام ١٩٩٧ وقد حافظ قطاع النقل والاتصالات على نسبة مساهمته في الناتج القومي الاجمالي تقريباً خلال السنوات الاخرى.

١- بدوي، سمية ، ١٩٨٩، اقتصاديات النقل البحري في العالم،مطبعة الجمهورية

جدول رقم (١-٢١) النسبة المئوية للمساهمة في الناتج القومي الاجمالي بالاسعار الجارية.

القطاع	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الصناعات التحويلية	١١,٦	١٣,٨	١٣,٦	١٣,٦	١١,٦
النقل والاتصالات	١٣,٣	١٢,٢	١١,٧	١١,٨	١٣,٩
الزراعة	٥,٣	٢,٥	٢,٨	٣,١	٣,٦
التشييد	٧,٨	٧,٤	٧,٢	٦,٨	٦,٤

المصدر: الناتج المحلي الاجمالي الاردني للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧

- كما تبين ان مساهمة قطاع النقل والاتصالات تفوق مساهمة بعض القطاعات الاخرى المهمة مثل الصناعات التحويلية والزراعة والتشييد في الناتج القومي الاجمالي. ويذكر أنه يصعب فصل مساهمة قطاع النقل عن مساهمة قطاع الاتصالات في الناتج المحلي الاجمالي حيث يظهر القطاعان تحت بند واحد.

١-٨ الخلاصة

تضمن هذا الفصل عرضاً مفصلاً لتطور حجم واعمال قطاع النقل بفروعه المختلفة البحري والجوي والبري في الاردن بالاضافة الى تطور حجم التجارة الخارجية الاردنية بوسائط النقل المختلفة . وقد اشتمل هذا العرض على بيانات احصائية مصحوبة برسومات بيانية عن ادارة وتطور اعمال النقل بفروعه الثلاث خلال السنوات الاخيرة بهدف التعرف على احجامها واهميتها النسبية والاسباب التي ادت الى تطورها عبر السنين كما اشتمل هذا الفصل على استعراض مساهمات قطاع النقل البحري في توفير فرص العمل والناتج المحلي وتحقيق ايرادات من العملات الاجنبية لالقاء الضوء على آثاره المختلفة على النشاط الاقتصادي المحلي.

وتعرض الفصل كذلك للأهمية الاقتصادية لقطاع النقل والاتصالات في الناتج القومي الاجمالي مقارنة مع بعض القطاعات الاخرى.

وقد كان واضحاً من خلال هذا العرض ان قطاع النقل بفروعه الثلاث وعلى الرغم من صغر ومحدودية قطاع النقل في حجمه المطلق واستثماراته المحدودة، يساهم بشكل ملحوظ في الاقتصاد الوطني من خلال خلق فرص عمل وتوليد الدخل وتحقيق ايرادات بالعملات الأجنبية.

ويعزى ذلك الى طبيعة الصادرات الاردنية واحتياجها للنقل البحري والى الموقع الجغرافي المتوسط للاردن في الاقليم وأهميته السياحية وتجارة الترانزيت للعراق خاصة وشدة تأثر ذلك كله بالتطورات السياسية في المنطقة.

وسيتم في الفصل التالي دراسة الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري بصورة محددة في الاردن من خلال دراسة الموارد الاردنية والتجارة الخارجية وقطاع النقل البحري في الاردن وادارة الاسطول التجاري وكذلك أهم الانشطة المرتبطة بقطاع النقل البحري في الاردن.

الفصـــــل الثانـــــــــي

الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

٢-الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

٢-١ تمهيد

تضمن الفصل السابق عرضا مفصلا لتطور خدمات قطاع النقل بفروعه المختلفة في الاردن ، كما ناقش تطور الاهمية الاقتصادية لصناعة النقل ومساهماته في الاقتصاد الاردني.

وسيتناول هذا الفصل ، بالدراسة والتحليل، أهم الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن من حيث أهم الموارد الاردنية الموظفة فيها وحركة التجارة الاردنية وعلاقتها بالنقل البحري، كما يناقش ادارة الاسطول التجاري الاردني، نظراً للعلاقة القوية بين الادارة الجيدة واقتصاديات التشغيل. وبعد ذلك، النظر في الانشطة الرئيسية المرتبطة بقطاع النقل البحري، وتأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني الاردني في مختلف المجالات مثل العمالة وميزان المدفوعات والناتج المحلي الاجمالي.

٢-٢ قطاع النقل البحري في الاردن

تتميز صناعة النقل البحري بأنها صناعة معقدة ومتخصصة للغاية . وكما هو الحال في معظم الدول الاخرى يميل الاتجاه العام نحو خصخصة " Privatization" قطاع النقل البحري وقطاعات النقل الأخرى في الأردن.

وعند النظر إلى سوق النقل البحري، فانه من الضروري التطرق إلى الطريقة التي تنظم الأعمال اللازمة لنقل البضائع بأنواعها المختلفة. فبصورة عامة فإن الفارق الرئيسي هو بين نقل البضائع الصب (Bulk Shipping) والتي غالبا ما تتم لقطاع متخصص في نقل شحنات كبيرة من البضائع الجافة أو السائلة والتي تكون بصورة عامة حمولة كاملة للسفينة،

يقتصر التصدير الأردني على البضائع الصب (Bulk) لمادتي الفوسفات والبوتاس.

وبانتهاء حالة الحرب وشبه الحرب بين الأردن وإسرائيل التـي بـدأت منـذ قيـام اسرائيل عام ١٩٤٨ ، وانتهت بتوقيع اتفاقية السلام بينهما في شهر أكتوبـر عـام ١٩٩٤ ، فان مرحلة سياسية جديدة تكون قد بدأت في الأردن حيث تستعد كل مـن الدولتين لمرحلة من التعاون الاقتصادي بينـهما، وعلـى الاخـص بعـد انتـهاء المفاوضات التي تنتهي بقيام الدولة الفلسطينية.

٢-٤ التجارة الخارجية الأردنية والنقل البحري

اعتمد الاقتصاد الوطني الأردني قبل تقسيم فلسطين عام ١٩٤٨ ، بصورة وثيقة علـى موانئ البحر المتوسط الفلسطينية، حيث كان ميناء حيفا هو المعبر الطبيعي للتجـارة الخارجية الأردنيـة [1] ، أما الآن فيوجد للأردن مخرجين للبحر :

ا. الأول : وهو المعبر الشمالي والممتد عبر الأراضي السوريـة بالطـرق البريـة وعن طريق السكك الحديدية إلى ميناء بيروت في لبنان ، حيث كان حتـى فترة نهاية السبعينات هو المعبر الرئيسي للمملكة.

ب. الثاني : وهو ميناء العقبة الأردني والواقع في الجنـوب ، يربـط الأردن وبقيـة المدن والدول العربيـة المـجـاورة بخـطوط المـلاحة الدولية.

1. Katamin, N.M.,1984, A study of the accident situation in Jordan1984, M.Sc. Thesis, University of Birmingham, U.K.

٢-٥ تجارة الترانزيت

إن من أهم ما يميز قطاع النقل في الاردن هو حجم تجارة الـــترانزيت للبضـــائع المارة عبر المملكة للدول المجاورة، وعلى ذلك فإن حجـــم هـــذه التجـــارة يبقـــى مرتبطاً بالتطورات السياسية والاقتصادية في هذه الدول. ويوضح الجـــدول أدنـــاه حجم البضائع الترانزيت المارة عبر ميناء العقبة للفـــترة الواقعـــة بيـــن ١٩٧٩ و ١٩٩٧.

جدول رقم (٢-٢) حجم البضائع الترانزيت في ميناء العقبة

السنة	الكمية(الف طن)
١٩٧٩	١٦١
١٩٨٠	٩٤١
١٩٨١	٣٠٣١
١٩٨٢	٤١٦٦
١٩٨٣	٢٩٣٧
١٩٨٤	٣٢٢٠
١٩٨٥	٤٠٠٨
١٩٨٦	٤٤٦٣
١٩٨٧	٥٩٤١
١٩٨٨	٦٩٣٠
١٩٨٩	٦١٦٣
١٩٩٠	٢٣٢٠
١٩٩١	١٥٢٤
١٩٩٢	٢٠٩٤
١٩٩٣	١٢٧٦
١٩٩٤	٣٨٧٦
١٩٩٥	٦٧٠٤
١٩٩٦	٥٠٦١
١٩٩٧	٦٧٠٤

المصدر : تقارير مؤسسة الموانئ: ١٩٨٠-١٩٩٨

ويلاحظ ان نشاط ميناء العقبة فيما يتعلق بتجارة الترانزيت، قد نمى خلال العشـــر سنوات الماضية بشكل كبير، فقد وصل حجم البضائع المتداولة في الميناء اعلـــى قيمة عـــام ١٩٨٨ حيث بلغ حجم بضائع الترانزيت حوالي ٦,٩ مليون طن. الا

ان البضائع المتداولة في الميناء قد تراجع بعد ازمة الخليج الثانية وفرض الحظـــر الدولي على العراق، ويظهر ذلك بشكل واضح في الاثر السلبي لتلك الازمة علـــى الاعمال في ميناء العقبة.

ونتيجة لتطبيق برنامج النفط مقابل الغذاء، فقد استعادت تجارة الترانزيت نشـــاطها عبر ميناء العقبة حيث ازداد حجم البضائع التي تم تناولها اذ بلغت مليـــون طـــن عام ١٩٩٧.

٢-٦ حركة الصادرات والواردات بميناء العقبة

يبين الجدول رقم (٢-٣) اجمالي الصادرات والواردات المارة من مينـــاء العقبـــة خلال الفترة الواقعة بين عام ١٩٧٩ وعام ١٩٩٧

جدول رقم (٢-٣) اجمالي الصادرات والواردات المارة من ميناء العقبة

السنة	الكمية (الف طن)
١٩٧٩	٥٠٤٤
١٩٨٠	٦٦٤٢
١٩٨١	٩٤٢٦
١٩٨٢	١١٦٧٣
١٩٨٣	١١١٥٨
١٩٨٤	١٣٦٠٦
١٩٨٥	١٤٧٥٤
١٩٨٦	١٦٨٥٠
١٩٨٧	٢٠٠١٥
١٩٨٨	٢٠٠٩٦
١٩٨٩	١٨٦٨١
١٩٩٠	١٥٠٣٥
١٩٩١	١٣٢٢٥
١٩٩٢	١٣٣٨٤
١٩٩٣	١١٦٣٤
١٩٩٤	١٠٥٧٢
١٩٩٥	١١٧٥٦
١٩٩٦	١٢٠٠٩
١٩٩٧	١٢٣٠٠

المصدر: تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٨٠-١٩٩٨

ويلاحـظ مـن الجـدول رقم (٢-٢) والجدول رقم (٢-٣) ما يلي:-

- نما نشاط ميناء العقبة خلال العشرين سنة الماضية بشكل كبير، فقـد بلـغ حجـم البضائع الترانزيت المتداولة عام ١٩٩٦ حوالي ١٢,٣ مليون طن، مقابل حوالـي ٥ ملايين طن عام ١٩٧٩، أي بزيادة بلغت حوالي ٢٤٤%.

- وصل حجم بضائع الترانزيت المتداولة في ميناء العقبة أعلى قيمة لها عـام ١٩٨٨ حيث بلغت أكثر من عشرين مليون طن أي بزيادة مقدارها ٤٠٠% عمـا كـانت عليه عام ١٩٧٩.

- حيث ان النسبة الكبرى من بضائع الترانزيت المتداولة في مينـاء العقبـة هـي بضائع متجهة للعراق فقد انخفض حجم هذه البضائع الترانزيت المتداولة في ميناء العقبة بسبب حرب الخليج الثانية عام ١٩٩٠.

- يلاحظ من الارقام الواردة أعلاه أن حجم التجارة الأردنية من حيث الصـادرات والواردات بلغ ذروته عام ١٩٨٨ كما ذكر سابقا ، حيث بدأ بعد ذلك بـالتراجع، ويعود السبب في ذلك إلى انتهاء الحرب العراقية - الإيرانية فـي ذلـك العـام، وإعادة تشغيل الموانئ العراقية ، حيث اعتمد العراق خلال فترة الحـرب علـى ميناء العقبة.

- استمر التراجع في حجم البضائع الأردنية المتداولة في ميناء العقبة بسبب الركـود الاقتصادي الذي مرت به المملكة عامي ١٩٨٨ و ١٩٨٩ بسبب انخفـاض قيمـة الدينار الأردني.

- جاءت حرب الخليج الثانية لتضيف عاملا آخر لانخفاض حجم البضـائع المنقولـة عبر ميناء العقبة، بسبب قرار هيئة الامم المتحدة بفرض الحظر الإقتصادي علـى العراق مما أدى الى انعدام الواردات العراقية القادمة عبر ميناء العقبة، باسـتثناء كميات قليلة جدا حصلت على موافقة الامم المتحدة.

أما بالنسبة لحركة المسافرين من خلال ميناء العقبة ، فمنذ عام ١٩٨٥ ، اقتصرت هذه الخدمة على خط غير منتظم لنقل الركاب بين كل من العقبة والسويس ، وكذلك على خط موسمي بين العقبة وجدة لخدمة الحجاج في موسم الحج. لقد كان افتتاح خط العقبة – نويبع عام ١٩٨٥ هو بمثابة ربط للأردن والمشرق العربي بجمهورية مصر العربية والمغرب العربي ، وكان هذا الخط هو البديل المنافس للخط العامل بين العقبة والسويس حيث أن الرحلة البحرية بين العقبة ونويبع تبلغ حوالي ثلاث ساعات مقارنة بأربع وعشرين ساعة مدة الرحلة بين العقبة والسويس ، ويقدم خط العقبة – نويبع خدمة نقل الركاب كما يقوم بنقل الشاحنات وبضائع الدحرجة.

ويوضح الجدول رقم (٢-٤) التالي نمو حركة المسافرين عبر ميناء العقبة ، وتأثير افتتاح وتشغيل خط العقبة – نويبع على حركة المسافرين :

جدول رقم (٢-٤) حركة الركاب من خلال ميناء العقبة

السنة	المغادرون	القادمون
١٩٧٩	٠	٧٢٩١
١٩٨٠	١٧٣٠٩	٣٠١٥١
١٩٨١	١٢٣٣١	٧٤٦٦٨
١٩٨٢	٩٩٢٦٢	٢٧٣٥٥١
١٩٨٣	٢٦٢٠٢٠	٢٦١٧٦١
١٩٨٤	١٧٦٥٥٠	٣٤٤٦٤٨
١٩٨٥	٢١٣٣٥٦	٤٤٤٦٦١
١٩٨٦	٤٠٤٠٥٠	٤٣٥٦٠٥
١٩٨٧	٢١١٢٢٤	٤٣٧٤٥١
١٩٨٨	٢٣٩٦٢٤	٥٨٣٨٢٨
١٩٨٩	٣٢١٢١٢	٤٤٨٦٨٩
١٩٩٠	٥٠٢١٥٩	٢٩٨٣٢٠
١٩٩١	٤٠٨٦٢٦	٤٦١١٥٧
١٩٩٢	٦٥٠٣٥٦	٥٦١٢٧٩
١٩٩٣	٦٤٤٥٢٦	٦١٥٣٩٤
١٩٩٤	٦٨٨٥١٦	٦٦٠٥٤٥
١٩٩٥	٥٨٦٠٧٩	٥٧٠٠٥٥
١٩٩٦	٥٥٠٧٤١	٥٢٤١٠٥
١٩٩٧	٤٤٤٣٧٦	٣٨٤٢٤٤
١٩٩٨	٣٦٣٧٢٨	٣٣٩٧٤١

المصدر : تقارير مؤسسة الموانئ المنشورة – العقبة

ويلاحظ من الجدول رقم (٢-٤) ما يلي:-

- ازدياد حركة الركاب من خلال ميناء العقبة بصورة منتظمة لتصل أعلى قيمة لها عام ١٩٩٤ حيث بلغ عدد الركاب المغادرون والقادمون ٦٨٨٥١٦ و ٦٦٠٥٤٥ على التوالي مقابل ١٧٣٠٩ و ٣٠١٥١ عام ١٩٨٠ على التوالي أي بزيادة مقدارها ٣٨٧٨% و ٢٠٩١% على التوالي، ويعود السبب في ذلك الى اكتساب خط العقبة نويبع سمعة جيدة واستخدامه بصورة مكثفة بالاضافة الى زيادة عدد السكان في الاردن و مصر خلال هذه الفترة.

- انخفاض عدد الركاب المغادرين والقادمين عن طريق ميناء العقبة بعد عام ١٩٩٤، وذلك بسبب تشغيل خط بين مينائي سفاجه المصري وضبا السعودي ومنافسته لخط العقبة - نويبع.

- ساعد خط العقبة - نويبع على زيادة حركة الركاب خلال ميناء العقبة حيث يلاحظ ذلك بالنظر الى عدد الركاب القادمين والمغادرين منذ عام ١٩٨٥ وهو عام تأسيس هذا الخط.

- ازدياد عدد الركاب المغادرين من ميناء العقبة بشكل كبير عام ١٩٩٠ وذلك بسبب حرب الخليج الثانية وعودة عدد كبير من المصريين العاملين في العراق. كما يلاحظ انخفاض عدد القادمين خلال نفس العام وذلك لنفس السبب، حيث انخفض عدد المصريين العاملين في العراق واصبحت حركتهم باتجاه واحد (من العراق الى مصر).

كذلك الحال بالنسبة لحركة السيارات على خط العقبة - نويبع ، حيث ازدادت بنسبة بلغت ٦٢ % خلال عام ١٩٩٤ مقارناً بعام ١٩٨٩ ، ويوضح الجدول (٢-٥) حركة السيارات خلال هذه الفترة :

جدول (٢-٥) حركة السيارات من خلال خط العقبة-نويبع

السنة	عدد السيارات
١٩٨١	٥٤٩٠٠
١٩٩٠	٧٢٤٠٠
١٩٩١	٦٥٤٠٠
١٩٩٢	٨٦٥٠٠
١٩٩٣	٨٧٠٠٠
١٩٩٤	٨٩٠٠٠
١٩٩٥	٨١٢٠٠
١٩٩٦	٨٠٧٠٠
١٩٩٧	٧٧٢٠٠
١٩٩٨	٦٣٥٠٠

المصدر: شركة الجسر العربي للملاحة (تقارير منشورة)

ويلاحظ من الجدول رقم (٢-٥) ما يلي:-

- ازدياد حجم السيارات من خلال خط العقبة- نويبع حتى عام ١٩٩٦ باستثناء بعض التراجعات خلال عام ١٩٩١ بسبب ازمة الخليج الثانية.

- تراجع حجم حركة السيارات خلال عام ١٩٩٧ و ١٩٩٨ وذلك بسبب تشغيل خط بحري بين مينائي سفاجه وضبا كما ذكر سابقاً.

٢-٧ ادارة الاسطول التجاري الاردني

يختلف الهيكل التنظيمي لشركات النقل البحري من شركة لأخرى، وذلك حسب متطلبات النشاط الذي تقوم به. فالمهارات التجارية والفنية والإدارية التي تتطلبها شركة بحرية تعمل على أساس السفن الجوالة (Tramp) تختلف عن تلك التي

تحتاجها شركة أخرى تعمل في الخطوط المنتظمة فلكل شركة خصوصيتها سواء كانت تعمل في صناعة النقل البحري أم في أي صناعة أخرى.

وتعتبر الخطوط البحرية الوطنية الاردنية الناقل الوطني للمملكة كما ذكر سابقا، ويبلغ رأس مال هذه الشركة سبعة ملايين دينار اردني وهي شركة مساهمة عامة تساهم الحكومة بحوالي ٢٥% من رأس مالها بصورة مباشرة وتمتلك ثلاث سفن.

ويمكن اعتبار شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية، شركة قابضة الى حد ما، حيث تم فصل بعض الدوائر منها وتأسست كشركات مستقلة تمارس نشاطات مختلفة كالآتي:-

أ- الشركة الدولية لادارة البواخر، وتمتلك كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية وشركة السلام للنقل والتجارة الدولية ٥٠% من رأس مالها البالغ ثلاثمائة الف دينار. وتمارس هذه الشركة أعمال ادارة السفن وتشغيلها، حيث تدير سفن كل من الشركتين المساهمتين بالاضافة الى سفن من كل من لبنان ومصر وبعض الدول الاخرى، حيث يبلغ اجمالي عدد السفن التي تديرها ١٤ سفينة من مختلف الانواع والأعمار والجنسيات.

ب- الشركة الاردنية الدولية للوساطة البحرية وتمتلك شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية ٧٠% من رأس مالها البالغ مائة الف دينار اردني بينما تمتلك كل من شركتي الفوسفات والبوتاس ١٥% من رأس مالها لكل منهما وتعتبر الوسيط الوحيد لشركة الفوسفات الاردنية وكذلك شركة البوتاس العربية.

حسب قوة الخط المعني، وتقوم بعض الخطوط العاملة على خط شمال اوروبا – العقبة ببعض المناقشات بهدف قيام بعض التعاون المشترك الذي من الممكن ان يؤدي الى تأسيس مؤتمر ملاحي لتنظيم هذا الخط.

ويشار الى بعض العوامل المهمة التي تحكم تحديد اسعار الشحن البحري مثل تكلفة نقل ومناولة البضائع وكذلك نوع وكمية البضائع المعروضة في السوق المعني.

أن الاستثمار في قطاع النقل البحري لا يعتبر استثمارا يجذب البنوك ومؤسسات التمويل الأخرى لدعمه. وقد يكون السبب الرئيسي في ذلك هو انخفاض العائد على الاستثمار وكذلك نسبة المخاطرة العالية في مثل هذه المشاريع، الأمر الذي يجعل المؤسسات التمويلية تبتعد عن تمويل هذه المشاريع، ولعله من المشجع أن نرى أن بعض البنوك في الأردن قد بدأت بإعادة النظر في سياستها من حيث تمويل المشاريع البحرية المدعومة بالدراسات اللازمة، وعليه فلا بد ان يتم اعداد الدراسات اللازمة لقيام نشاط بحري وصناعي متكامل في الاردن يشمل جميع الانشطة المرتبطة بذلك بما فيها اللوجستيات التي تعتبر عصب نشاطات النقل المختلفة كما بدأت بعض الجهات الاستثمارية الدولية والاجنبية بتقديم عروض لبناء وتشغيل ونقل ملكية المشروع أو ما يعرف بعملية (B.O.T) بعض الارصفة في ميناء العقبة، وقد يمثل ذلك التوجه الأكثر قبولاً لتوفير الاستثمارات في قطاع النقل البحري في المملكة.

٢-٨ الأنشطة المساندة لقطاع النقل البحري (Logistics)

وتعرف اللوجيستيات بأنها المواد والخدمات التي تقدم بصورة مساندة لاتمام أي عملية، كما تعتبر اللوجيستيات من أهم النشاطات اللازمة لاتمام عملية النقل بوسائطه المتعددة بكفاءة وتكلفة مقبولين للمستهلك. ويساهم توزيع المنتجات بنظام

(من الباب – الى الباب) كعامل مهم في تحسين الناتج القومي الاجمالي للـــدول لا سيما الصناعية منها، الأمر الذي يوضح الاهمية الاقتصادية العالية للوجيستيات.

كما تساهم اللوجيستيات باضافة "قيمة مضافة" وذلك بالاستفادة من ميزتي المنفعـــة الزمانية والمكانية.

ويساهم نظام اللوجيستيات الفعال بتزويد **المنتج المطلوب** في **المكان المطلوب** فـــي **الوقت المطلوب بالحالة المطلوبة** و **بالسعر المطلوب** وهو ما يعــــرف بـــالحقوق الخمس (Five Rights) [1] .

وتشمل اللوجيستيات بصورة عامة أهم النشاطات التالية :-

- خدمات العملاء.
- تنفيذ الطلبات.
- الاتصالات.
- حفظ المخزون.
- المستودعات و التخزين.
- خدمات الشحن.
- طلبات الشراء.
- التغليف.
- الصيانة والاصلاح وتزويد البواخر.
- قطاع الوساطة والوكالات البحرية.

ويعتبر قطاع الوساطة أو السمسرة (Brokerage) من الأنشطة الهامة في تنظيـــم سوق النقل البحري حيث يلعب هذا القطاع دورا مهما في عمليات تأجير البواخر

1.Lambert, Douglas M. and Stock, James, 1993, Strategic Logistics Management, IRWIN

وكذلك في عمليات البيع والشراء، ويوجد في المملكة مجموعة من شركات الوساطة البحرية أهمها الشركة الأردنية الدولية للوساطة البحرية الوارد ذكرها سابقاً.

كما يشكل الوكلاء البحريون الغالبية العظمى من المجتمع البحري في المملكة ، وقد ترتب على ذلك انه يتم تسويق النقل البحري من منظور الوكيل البحري، الذي يعتمد بشكل رئيسي على تسويق وحجز البضائع للشركة الناقلة أو للمستورد أو المصدر، بهدف رئيسي هو الحصول على عمولة حجز بنسبة معينة، ومما لا شك فيه أن تطبيق مثل هذا المفهوم قد يلحق الضرر بصناعة النقل البحري لا سيما في خدمة الخطوط المنتظمة وما قد يؤدي ذلك من تذبذب لاسعار الشحن البحري، وهذا يتطلب أن تقوم الشركات التي تخدم الخطوط المنتظمة (وليس الوكلاء البحريون) بمراجعة وتحديث الاستراتيجية التسويقية لخطوطها بما يتلائم مع التغيرات التي قد تطرأ على احتياجات السوق وقد يتطلب ذلك الدخول في اتفاقيات شراكة مع شركات أوروبية عريقة كوسيلة لتدريب كوادر الشركات المحلية وإكسابها المهارات اللازمة لرسم سياسات تسويقية حسب متطلبات السوق.

وتتواجد الإدارات الرئيسية (Head Offices) للوكلاء البحريين في العاصمة عمان، مع وجود فروع لها في العقبة(الميناء) والتي تسمى عادة بمكاتب التشغيل (Operations Office) . ويشارك الوكلاء البحريون في ذلك بعض النشاطات المساندة للنقل البحري مثل الوساطة البحرية والتأمين البحري وغيرها. ومما لا شك فيه أن تكثيف الجهود لوضع وتنفيذ خطط تدريب مركزة سوف ترفع من مستوى العاملين، كما أن وجود الإدارات الرئيسية في موقع العمل (الميناء) يساعد على رفع مستوى الأداء للعاملين حيث يتم الاتصال بالبواخر في الميناء وكذلك معدات مناولة البضائع في مكان العمليات.

وتقوم نقابة وكلاء الملاحة (Shipping Agents Association) بتمثيل قطاع الوكالات البحرية والبالغ عددها حوالي ٤٥ شركة (جميعها من القطاع الخاص) ضمن تنظيم السوق البحري في المملكة ، حيث تعتبر حلقة الوصل بين الوكالات البحرية والقطاع الحكومي، كما أنها تقوم بالدور التحكيمي لحل أي نزاع قد يحدث بين أعضائها.

وتعتبر كل من مؤسسة الموانئ ومديرية النقل البحري في وزارة النقل الممثل الحكومي لصناعة النقل البحري في المملكة الا انه من الجدير بالذكر أن مسؤوليات كل من هاتين الجهتين لا تزال غير منفصلة تماما مما يؤدي الى حصول خلط لبعض الأمور المتعلقة بملاك البواخر والجهات الأخرى.

ويشكل العديد من شركات السمسرة، ومقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder) ، والجمارك وشركات النقل البري وبعض اللوجستيات الاخرى عنصرا مهما في سلسلة النقل البحري المتكامل في الاردن.

كما تزداد أهمية النشاطات الأخرى (مثل قطاع الصيانة والاصلاح والمعاينات والتحكيم البحري) ضمن قطاع النقل البحري (كما هو وارد في الفصل الخامس) حيث يتوقع أن يكون لها تأثير فعال خلال الخمس سنوات القادمة، وتزداد أهمية هذا التأثير على المستوى الفني للبواخر الأردنية وكذلك التي ترفع أعلاما أخرى وتزور ميناء العقبة وذلك من خلال زيادة كفاءة التفتيش البحري لمؤسسة الموانئ، وبهذا المجال ، كذلك لا بد من الإشارة إلى الأهمية الكبيرة والمنتظر أن تلعبها مؤسسة الموانئ للتأثير على الحكومة للتوقيع على أهم اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية وبعض الاتفاقيات الدولية الأخرى المرتبطة بالسلامة البحرية ومنع التلوث.

٢-٩ تأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني

يلعب النقل البحري دوراً رئيسياً في اقتصاديات معظم الدول حيث يعتبر وسيلة من أهم الوسائل لتنشيط التبادل التجاري بين الدول، كما يعتبر من أرخص وسائل النقل العالمي المتوفرة حالياً للبضائع والركاب.

ويتمتع النقل البحري بأهميته هذه في كل من الدول المتقدمة و النامية. وقد امتدت هذه الأهمية لتشمل حتى الدول التي لا تتمتع بخطوط ساحلية طويلة، بل تتعدى ذلك الى الدول التي لا يوجد لديها خطوط ساحلية على الاطلاق (Land Locked).
وبصورة عامة، فان للنقل البحري تأثير اقتصادي على محورين رئيسين:-

أ - المحور الدولي لما يلعبه من دور في حركة التجارة الدولية .
ب- المحور الوطني لما يلعبه من دور في التأثير على الناتج القومي الاجمالي.

ونظراً للطبيعة الخاصة لصناعة النقل البحري وتعقيد تشابكها وارتباطاتها ببقية قطاعات الاقتصاد الوطني، فإن استخدام المؤشرات الاقتصادية (Economic Indicators) التقليدية لتحليل دور هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني يصبح أمراً بالغ الصعوبة لما يتطلبه ذلك من بيانات تفصيلية عن هذه التشابكات والارتباطات والتي غالباً ما تكون غير متوفرة.

فللأسطول الأردني كغيره من الأساطيل تأثير مباشر وآخر غير مباشر على الاقتصاد الوطني، و قد لا يكون من السهل قياس جميع هذه التأثيرات بدقة ، حيث ان بعضها غير قابل للقياس الكمي (Not quantifiable) وكما سيذكر في الفصل الخامس، فان العناصر السياسية والجغرافية والتنظيمية، والاجتماعية والإدارية، لها تأثيرات ولو بنسب مختلفة على بعضها البعض وفي

المحصلة على صناعة النقل البحري، وعليه فان إجراء تحليل اقتصادي بحت (Purely Sound Economic Analysis) لا يزال عسيراً ، إن كان ممكناً على الإطلاق.

ومع ذلك ، يمكننا دراسة الملامح الاقتصادية الرئيسية لصناعة النقل البحري في الاردن من خلال استعراض العلاقة بينها وبين عدد من المتغيرات الاقتصادية كما في الآتي:-

أ- أثر النقل البحري على العمالة

ذكرنا في الفصل الأول، أن من أهم المعايير المستخدمة لقياس أهمية قطاع النقل اقتصادياً هو تحديد درجة استيعابه للايدي العاملة من خلال نسبة عدد العاملين في هذا القطاع مقارنة بنسبة عدد العاملين في القطاعات الاخرى في الاقتصاد الوطني، وينطبق هذا القول على صناعة النقل البحري حيث يتم قياس درجة الاهمية الاقتصادية النسبية لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني.

واذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن صناعة النقل البحري ليست من الصناعات التي تستخدم عمالة كثيرة، فانه علينا ان نتوقع زيادة كبيرة في حجم الاسطول الاردني حتى يصبح تأثير هذا الاسطول في توفير فرص عمالة ملحوظاً في السوق الاردني، وقد تم مناقشة هذه الاهمية في الفصل الاول بشئ من التفصيل.

وتتوفر في الاردن بعض الصناعات والأنشطة المرتبطة بالنقل البحري(**اللوجستيات**) ، وتوفر هذه الصناعات والنشاطات فرص عمل في الاردن، وبالرغم أنه ليس من الممكن الربط بين فرص العمل هذه نتيجة لوجود أسطول بحري أردني، حيث تخدم هذه الأنشطة سوق النقل البحري للمنطقة

والسوق الدولي بصورة عامة وليس قطاع النقل البحـــري الاردني بشكل خـــاص، الا أنها تشكل عنصراً مهماً في سلسلة النقل المتكامل ويعتبر قطاع النقـــل الـــبري من اهم الصناعات المرتبطة كما تمت مناقشته في الفصـــل الأول حيـــث يمثـــل الشحن البري (Trucking) أهم نشاطات هذا القطاع، ويتم نقل البضائع مـــن والـــى المملكة بواسطة شبكة الطرق البرية ويشمل ذلك نقل البضائع والحاويات الجافـــة والبضائع المبردة وزيت الوقود وغيرها، وقد بلغ عدد الشـــاحنات العاملـــة فـــي المملكة عام ١٩٩٧ حوالي ٩٨٩٣ شاحنة منها ٦٥٨١ شاحنة مسجلة في المملكـــة والباقي تحمل لوحات ادخال مؤقت يسمح لها بالدخول والعمل لمدة محـــدودة دون دفع رسوم جمركية[١].

ويقوم اسطول الشاحنات بنقل البضائع من والى المملكة كالآتي:-

- نقل النفط من العراق الى المملكة للاستهلاك المحلي.
- نقل الصادرات الاردنية المنتجة محليا والمصدرة للدول الاخرى.
- نقل البضائع المستوردة للمملكة عبر موانئ بحرية اخرى.
- نقل بضائع الاقطرمة (Transit) المستوردة لدول اخـــرى عـــبر مينـــاء العقبـــة الاردني لا سيما العراق

وعند الاخذ بعين الاعتبار أن حوالي ٧٠% من حجم البضائع التي يتم تفريغها فـــي العقبة كان مستوردا للعراق عن طريق هذا الميناء، فان الحاجة لشبكة من الطـــرق البرية واسطول من وحدات النقل البري تصبح واضحة وضرورية .

وتنقل البواخر الاردنية نسبة متواضعة فقط من حجم البضائع التي يتم تفريغها فـــي العـــقبة حيث يتم نقل معظم البضائع على بواخر اجنبية، وبالتالي فان مساهمة

١- سجلات وزارة النقل ١٩٩٩

جدول رقم (٢-٧) النسبة المئوية لأعداد العاملين بدول الاتحاد الاوروبي

الدولـــــــــة	نسبة عدد العاملين في قطاع النقل البحري الى القوى العامة العاملة (النقل البحري وبناء السفن)
بلجيكا	٠,١
الدنمارك	٠,٥
فرنسا	٠,٠٦
المانيا	٠,٠٢
اليونان	٠,٢
ايطاليا	٠,٠٧
هولندا	٠,٣
البرتغال	٠,٤
اسبانيا	٠,٢
المملكة المتحدة	٠,٥

Source : Odec Maritime Transport, EEC Shipbuilders Linking Committee, Anna Bredima-Savopoulon & John Tzoannos, The Common Shipping Policy of the EC, 1990 T.M.C. ASSER Institute, The HAGUE

ويتضح من الجدول رقم (٢-٦) والجدول رقم (٢-٧) ما يلي:-

أ - بلغت أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري الاردني و هـــي ١,٠١٣% عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٧ وهي تفوق أعلى نسبة في دول الاتحاد الاوروبي.

ب- بلغت ادنى نسبة للعاملين في هذا القطـــاع ٠,٩٦% عام ١٩٩٣ وهي تزيـــد عن أعلى نسبة في مجموعة دول الاتحاد الاوروبي.

ج- تمثل المملكة المتحدة والدنمارك واليونان وهي من الدول البحريـــة المتقدمـــة أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري ضمن دول الاتحاد الاوربي.

و بالاضافة الى نسبة ما توفره صناعة النقل البحري من فرص للعمالـــة مقارنـــة بالصناعات الوطنية الاخرى فان مستويات الاجور المدفوعة فـــي قطـــاع النقـــل البحري تعتبر مؤشرا على أهمية هذه الصناعة مقارنة مـــع القطاعـــات الاخـــرى المكونة للاقتصاد الوطني.

كما يبين الجدول رقم (٢-٨) النسبة المئوية لاجور النقل البحري منسوبة الى جملة الاجور في الاردن مقارناً ببعض الصناعات الاخرى.

جدول رقم (٢-٨) النسبة المئوية لاجور الشحن البحري منسوبة الى جملة الاجور

القطاع	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦
النقل البحري	٠,٠٥	٠,٠٥	٠,٠٦	٠,٠٥	٠,٠٢
الزراعة	٦,١	٥,٢	٥,٢	٥	٤,٧
الصناعة	١١	١١,٨	١٠,٣	١٢	١١,٨
التشييد	٦,٣	٦,٣	٦,٢	٥,٣	٥,٣

المصدر: محسوب من سجلات البنك المركزي الاردني

ويتضح من الجدول رقم (٢-٨) ان نسبة الاجور المدفوعة لقطاع النقل البحري تراوحت بين نسبة عليا بلغت ٠,٠٦% عام ١٩٩٤ وادنى نسبة عام ١٩٩٦ حيث بلغت ٠,٠٢% وحافظت على نسبة ثابتة في جميع السنوات الاخرى، كما يتضح تدني اهمية قطاع النقل البحري كمصدر للاجور مما يعكس الدور الضعيف لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الاردني بسبب ضآلة حجم الاستثمار المخصص لهذا القطاع في الفترة المذكورة كما ورد في الفصل الاول.

ب- أثر النقل البحري على ميزان المدفوعات

يوجد الكثير من التعريفات الخاصة بميزان المدفوعات، فقد عرفه آلان برانش (Alan Branch) [1] بأنه " إفادة مالية لدولة ما، تشتمل على الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة" كما عرفه البروفيسور م.باي (M.Bye) بأنه "حساب يشمل تسجيل منظم لكافة العمليات الاقتصادية التي تمت خلال فترة معينة (عادة ما تكون سنة واحدة)، بين مواطني منطقة معينة ومواطني مناطق أخرى[٢].

1- Branch ,E. Alan, 1986, Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations, witherby & Co. Ltd . ,p.31

2- Evans & Marlow, 1990,Quantitative Methods in Maritime Economics, Fairplay Publications, P.229

وأحياناً يكون مشغل السفينة ليس هو مالكها المستفيد (Beneficial Owner) وفي هذه الحالة، فان الأرباح المحولة إلى مالك السفينة المستفيد والموجود خارج الدولة تعتبر مساهمة سلبية في ميزان المدفوعات، وحتى في الدول البحرية التقليدية مثل المملكة المتحدة، فان حصصا كبيرة من رؤوس الأموال مملوكة في اليونان وكندا والنرويج وبنما ودول أخرى، وكثيراً من البواخر يتم تطقيمها بعمالة من دول أخرى غير دولة علم الباخرة، وفي مثل هذه الحالات فانه يصبح من الصعب جدا احتساب مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات بدقة.

ويخضع هذا الامر لقواعد في النظم المحاسبية في بعض الدول بحيث لا تدخل الارباح المحققة ضمن موارد الدولة من النقد الاجنبي اذا كانت الشركة تابعة لشركة اجنبية أو كان مالكها غير مقيم.

ولما كان قطاع النقل البحري يتمتع بأهمية خاصة، ويؤثر على ميزان المدفوعات في معظم الدول، فان ذلك يولد حاجة لتطوير هذا القطاع[1]. فقد يكون للنقل البحري تأثير إيجابي على ميزان المدفوعات مما يزود الاقتصاد الوطني بالعملات الحرة التي تحتاجها الدولة لتمويل مستورداتها، وبالتالي يساهم قطاع النقل البحري إيجابياً في ميزان المدفوعات [2]. وبصورة عامة ، فان قطاع النقل البحري يساهم في ميزان المدفوعات نتيجة لخدمات النقل البحري والموانئ. أما بالنسبة للموانئ، فتأتي مساهمتها من الخدمات التي تقدمها لشركات النقل الوطنية والاجنبية وتحصل على عائداتها بالعملات الاجنبية.

ويقدم الاسطول الوطني للدولة، خدمات النقل لخدمة تجارة الدولة نفسها، كما يقدم نفس الخدمة الى شاحنين من دول اخرى. فعندما يقوم الاسطول الوطني بخدمة

1- Zurek, Janusz, 1990, The importance of Polish Sea Transport in the Country's Balance of Payments, University of Gdansk, Poland

1- مرجع سابق

تجارة نفس الدولة التي يرفع علمها، وذلك بنقل البضائع المستوردة والمصدرة من والى الدول الاخرى، فان ذلك ينتج عنه تأثيرا ايجابيا على ميزان المدفوعات، وذلك ان الدولة تحصل على عملات حرة مقابل خدماتها او يقل ما تنفقه منها. أما عندما يقوم هذا الاسطول بنقل بضائع الشاحنين من دول اخرى غير علم الدولة، فان ذلك يعرف باسم التجارة البينية (Cross Trading)، ويكون لهذا النشاط ايضا أثراً ايجابيا على ميزان المدفوعات وذلك من خلال ما يحصل عليه من عملات حرة. ان امتلاك وتشغيل اسطول وطني في المثالين أعلاه، هو قرار اقتصادي بحت يعتمد على النتائج التشغيلية للمشغل البحري (Shipping Operator).

وعندما يتم نقل الصادرات الوطنية للدولة المشترية على أساس CIF أو FOB على ظهر بواخر ترفع علما غير العلم الوطني ، فانه لن يكون هنالك مساهمة ايجابية لهذا النشاط في ميزان المدفوعات، وبالتالي لن يكون هنالك تدفقا من العملات الاجنبية لميزان المدفوعات وهذا ما ينطبق على الحالة الاردنية ، حيث يقتصر حجم الصادرات الاردنية المنقولة على ظهر بواخر اردنية على ما لا يزيد عن ٣% من حجم الصادرات الكلي [١].

ان امتلاك سفن ترفع العلم الوطني الاردني سيؤثر بصورة مباشرة وبأثر ايجابي على ميزان المدفوعات، ويمكن شرح ذلك التأثير كالآتي:-

أ- توظيف الناقل البحري الوطني لنقل البضائع المصدرة على أساس FOB وكذلك CIF.

ب-الدخل المتحقق نتيجة لتشغيل الاسطول الوطني لخدمة التجارة الخارجية، أي ما يسمى بـ (Cross Trading).

١. سجلات دائرة الاحصاءات العامة – ١٩٩٧

جـ- الدخل المتحقق نتيجة لتأجير الأسطول الوطني لمستأجرين أجانب.

د- الدخل المتحقق على بواخر الركاب نتيجة لنقل ركاب غير اردنيين.

هـ- الدخل الذي يمكن توفيره من نقل سلع اردنية على بواخر اجنبية.

ان توظيف الاسطول البحري الاردني لنقل البضائع الاردنية المستوردة سواء على أساس FOB أو CIF سوف يحقق توفيرا في العملة الحرة، والتي كانت ستدفع كعملة صعبة للأساطيل الأجنبية التي ستقوم بنقل هذه الواردات.

أما بالنسبة لدور ميناء العقبة فهو بالتأكيد مهم ومن الضروري اعتباره عنصرا مهماً جداً في ميزان المدفوعات، حيث يحقق الميناء دخلاً كبيراً من العملات الحرة مقابل الخدمات المتعددة التي يقدمها للبواخر التي تزوره، بالاضافة لبدل خدمة مناولة البضائع فيه. وبصورة عامة، فان ايرادات ميناء العقبة، تتحقق نتيجة لتقديم الميناء للخدمات التالية:-

أ - الخدمات المقدمة من قبل سلطة الميناء مثل : رسوم الميناء، خدمات الارشاد، خدمات القطر.

ب- الخدمات المرتبطة بالبضائع بما في ذلك المناولة، التخزين، الوزن .

ج- التزويدات المختلفة التي تقدم للبواخر الاجنبية بما في ذلك المؤن، الماء، الوقود.

د- الخدمات المقدمة لطواقم البواخر الاجنبية، بما في ذلك خدمات الرعاية الصحية ووسائل الترفيه.

ويظهر ميزان الخدمات الاردني "النقل" كعنصر يحتوي على ما يلي:-

أولا: أجـور الشحن الجوي.

ثانيا : أخـرى وتشمل:-

أ- دخل ميناء العقبة.

ب- الدخل المتحقق من عناصر النقل الاخرى.

جـ- اجور التذاكر بالعملة الحرة.

ونظرا لعدم توفر احصائيات مفصلة ، فان امكانية تقييم/ قياس تأثير النقل البحـري والنشاطات المصاحبة له في ميزان المدفوعات تصبح عملية ليست ميسرة، كمـا أنه نظراً لاختلاف الطرق المتبعة في مكونات ميزان المدفوعـات فـي الـدول المختلفة ، فان المقارنة بين الاردن وغيرها من الدول تصبح غير ممكنة.

إن من أهم عناصر ميزان المدفوعات هو حساب الخدمـات (Service Account) والذي يشمل الخدمات التي يتم تقديمها في دولة ما (بما في ذلك السفن في البحـر) لمقيمين أجانب والعكس بالعكس [1]. وتشمل خدمات النقل كـلا مـن: (الـبري، السكك الحديدية، النقل البحري، النقل الجوي، والنقل بالأنابيب).

ومما تجدر الاشارة اليه ، إن مساهمة النقل البحري في ميزان المدفوعات ، تقـع ضمن بند مساهمة قطاع النقل والبالغة ٦١ مليون دولار لعام ١٩٩٧، وإذا علمنـا أن هذه المساهمة تشمل كلاً من النقل البري والجوي والبحري وبالرغم من عـدم وجود إحصائيات دقيقة تبين مساهمة كل من هـذه القطاعات على انفراد فـي ميزان المدفوعات، فاننا نستطيع أن نرى تواضع مساهمة قطاع النقل البحري فـي ميزان المدفوعات الأردني، مما يعكس صغر الدور الذي يحتله هذا القطاع المـهم ضمن الاقتصاد الأردني. أما بالنسبة لدور ميناء العقبة، فيمكن قياسه بدقـة أكـبر وهي مشمولة في بند (أخرى) في ميزان المدفوعات، والتي تشمل أيضا بعض

1-Chrzanowski,Ignancy, 1985, An Introduction to Shipping Economics, Fairplay Publications, P.105

البنود الأخرى (غير المعروفة التفاصيل). وقد حقق ميناء العقبة ايرادات مقدارها حوالي ٤٢,٤ مليون دولار لعام ١٩٩٧، وتشمل هذه الايرادات رسوم الميناء، رسوم تزويد، رسوم تحميل وتفريغ،خدمات الأرصفة ، خدمات الوزن، تخزين الحاويات وغيرها.

وبالنسبة لقطاع النقل البحري الاردني بصورة عامة، فيمكن النظر إلى نفقات وايرادات عمليات هذا القطاع خلال الفترة الواقعة بين عامي ١٩٩٣- ١٩٩٧، وذلك كما هو في الجدول رقم (٢-٩) (مع ملاحظة وجود أكثر من طريقة لاحتساب إيرادات الشحن البحري والخدمات البحرية في ميزان المدفوعات):

جدول رقم (٢-٩) نفقات و ايرادات النقل البحري

	مليون دولار				
أ- المقبوضات من الخدمات الدولية	**١٩٩٣**	**١٩٩٤**	**١٩٩٥**	**١٩٩٦**	**١٩٩٧**
أجرة شحن للواردات الأردنية	٧,٥	٥,٦	٦.٦	٧,٢	٦.٦
أجرة شحن للصادرات الأردنية	٣,٢	٣,٦	٣,٦٥	٣,٥	٣,٧
مجموع أجرة الشحن	**١٠,٧**	**٩,٢**	**١٠,٢٥**	**١٠,٧**	**١٠,٣**
ايرادات من بواخر الركاب	**١٢,١**	**١٢,٥**	**١٢,٥٠**	**١٢,٣**	**١١,٨**
مجموع ايرادات ميناء العقبة	**٤١,٨**	**٣٨,٥**	**٤٣,٩**	**٤٦**	**٤٢,٤**
أجور البواخر المؤجرة	**٢,٣**	**٢,١٥**	**٢,٢٥**	**٣,٦**	**٤,٣**
مجموع المقبوضات من الخدمات الدولية	٦٦,٩	٦٢,٣٥	٦٨,٩	٧٢,٦	٦٨,٨
	مليون دولار				
ب- المدفوعات خارج المملكة	**١٩٩٣**	**١٩٩٤**	**١٩٩٥**	**١٩٩٦**	**١٩٩٧**
مجموع مصاريف البواخر بما في ذلك الإصلاحات، التأمين ، رسوم الموانئ، الوقود	٣,٢	٣ر٣	٣,١	٣, ٣	٣,٢
أجور البواخر المستأجرة والشحن البحري	١٤٥	١٤٥	١٤٤,٩	١٤٦	١٤٥
مجموع المدفوعات الخارجية	١٤٨,٢	١٤٨,٣	١٤٨	١٤٩,٣	١٤٨
الصافي(مجموع المدفوعات الخارجية مطروحا منها المقبوضات)	- ٨١,٣	٨٥,٩٥-	- ٧٩,١	- ٧٦,٦	- ٧٩,٢

المصدر: محسوب من قبل الباحث

ويتبين من الجدول رقم (٢-٩) ما يلي:-

- ارتفاع قيمة المقبوضات الاردنية من الخدمات الدولية بنسبة ٢,٨% عام ١٩٩٧ مقارنة بعام ١٩٩٣.
- تشكل ايرادات ميناء العقبة النسبة الاكبر من اجمالي المقبوضات خلال كافة السنوات وبنسبة تبلغ حوالي ٦٠%.

- بلغت نسبة المقبوضات الاردنية الى المدفوعات خارج المملكة لعام ١٩٩٧ حوالي ٤٤%.
- بلغ صافي ايرادات عمليات قطاع النقل البحري لعام ١٩٩٧ حوالي ٧٩,٢ مليون دينار لصالح المدفوعات خارج المملكة (عجزا).

وكغيره من الدول، فان الأردن لديه بضائع صادرة وبضائع واردة ويوضح الفصل الاول تفاصيل هذه البضائع ، وعليه فانه بحاجة لخدمات النقل البحري، فوجود الأسطول الوطني في مثل هذه الحالة يقلل من اعتماد الدولة على البواخر الأجنبية وبالتالي يقلل من فقدان العملة الحرة والتي يتم دفعها لخدمات النقل البحري عند عدم وجود أسطول وطني ينقل صادرات وواردات الدولة، بالإضافة إلى أن الأسطول الوطني يوفر العملات الصعبة من خلال بيع خدمات النقل البحري خارج المملكة .

ويتأثر ميناء العقبة بالأوضاع الاقتصادية والسياسية في العراق، لا سيما فيما يتعلق بالمقاطعة الدولية ضدها، أما بالنسبة للصادرات الاردنية والتي هي من الفوسفات والبوتاس بصورة رئيسية فتكاد تكون ثابته وتعتمد كميتها بصورة رئيسية على قدرتها على المنافسة في السوق العالمي.

جـ- النقل البحري والناتج المحلي الاجمالي

يلعب الاسطول الوطني بصورة عامة دورا مهما في الاقتصاد الوطني، ولا يقتصر هذا الدور على توفير العملة الحرة للدولة بعدم استيراد خدمات النقل البحري، بل يتعدى ذلك بتصدير هذه الخدمات للدول الاخرى.

وتقدر الأهمية النسبية لصناعة النقل البحري في الاقتصاد الوطني باستخدام نسبة الحمولة الكلية المسجلة الى عدد سكان الدولة، كما يمكن استخدام نسبة مجموع

اجور الشحن البحري في الناتج المحلي الاجمالي كمؤشر لهذه الاهمية. وبالنسبة للاردن فقد بلغت نسب مساهمة الاسطول الوطني في الناتج المحلي الاجمالي لعام ١٩٩٨[١] حوالي ١% وقد ينظر الى هذا الرقم بأنه مرتفع عند مقارنته ببعض الدول الاخرى مثل الهند والمانيا، حيث بلغت هذه النسبة حوالي ٠,٦ % لكل من الدولتين [٢]، وفي نفس الوقت فقد يعتبر الرقم منخفضا عند مقارنته ببعض الدول الاخرى مثل النرويج والمملكة المتحدة حيث بلغت هذه النسب ٧,٧% و١,٣% على التوالي [٣]، ويمكن تفسير النسبة المقبولة والبالغة ١% بأنها نتيجة مقارنة لاسطول بحري صغيرة باقتصاد وطني صغير وبالتالي الحصول على هذه النسبة.

أما عند النظر الى نسبة اجور الشحن (Freight) الى كل طن من الحمولة الساكنة (DWT)، وهي من المؤشرات المستخدمة للدلالة على مشاركة النقل البحري في الناتج المحلي الاجمالي، فإن هذه الارقام تصل الى ١٠٣ دولار لكل طن من الحمولة الساكنة في الاردن ، مقارنة مع ٣٣٥ دولار / طن من الحمولة الساكنة بالنسبة للمملكة العربية السعودية [٤]

وقد يلاحظ وجود اختلاف في النتائج الممكن الوصول اليها نتيجة لاستخدام المؤشرات الواردة أعلاه، ويعزى سبب ذلك الى وجود اختلاف في تركيبه (Structure) الاساطيل في الدول المختلفة.

وتؤثر صناعة النقل البحري سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على العناصر التالية التي تؤثر بدورها على الناتج المحلي الاجمالي الاردني :

١.البنك المركزي الاردني لعام ١٩٩٩
٢.تقارير نقابة وكلاء الملاحة ١٩٩٨- الاردن
٣.المصدر السابق
٤.سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية ١٩٩٨

د- التأثير الاقتصادي للاسطول الوطني

يساهم الاسطول التجاري البحري للدول في تحسين اقتصادياتها بعدة وسائل وفيما يلي أهم تلك الوسائل:

أولا- العملة الصعبة: يعتبر توافر البواخر عنصراً مهما لتوفير العملات الصعبة وبالتالي تحسين الناتج المحلي الاجمالي، فيعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات الاقتصادية الخارجية في الاقتصاد القومي، وينتج هذا القطاع خدمات أساساً للتصدير، وبالتالي يؤثر القطاع بزيادة قيمة الصادرات وكذلك تخفيض ما كان سيتم استيراده من خدمات، وعليه فان توفر الاسطول الوطني إما أن يضيف الى الناتج المحلي او يحقق عجزاً فيخفض من الناتج المحلي.

ولا يتوفر الاسطول البحري الاردني القادر تماماً على خدمة التجارة الاردنية من الصادرات والواردات لا سيما الواردات بسبب تنوع مصادرها وكذلك المنافسة الشديدة . وكنتيجة لذلك، فان الاتجاه العام يميل نحو الاستيراد على أساس التكلفة والشحن (CIF/C&F)، والذي يعني بالضرورة أن نسبة ليست صغيرة من تكاليف البضائع المستوردة تدفع بالعملات الحرة لتغطية اجور الشحن البحري لجهات غير اردنية.

أما بالنسبة للصادرات الاردنية ، فتبلغ حوالي ٧ ملايين طن سنوياً من البضائع السائبة بصورة عامة، والتي تشمل الفوسفات، البوتاس والاسمنت. وان وجود اسطول متخصص لنقل البضائع السائبة سيساعد على تحقيق وفر كبير من العملات الصعبة للدولة.

الا أنه يمكن تحقيق هذا الوفر اذا ما تم التصدير على أســاس C&F/CIF. ومــع ذلك فمن الملاحظ ان معظم الصادرات الرئيسية في المملكة يتم بيعها على أســاس F.O.B حيث تميل الدول المستوردة لاستخدام بواخرها الوطنية لنقل هذه البضــائع من العقبة. وبدون ادنى شك، فان لكل من شــركة منــاجم الفوســفات الاردنيــة وشركة البوتاس العربية دور كبير يمكن ان تلعبه، وذلك عن طريق توقيع عقــود تصدير على أساس CIF/C&F بحيث يقوم الاسطول البحري الوطنـــي الاردنـــي بـــنقل هذه الصادرات الى موانئ التفريغ في الدول المستوردة، وفي عـــام ١٩٩٩ فان دور الاسطول الوطني اقتصر على نقل حوالي مائة الف طن فقط ، بعـــد ان تمكن من نقل اكثر من ٤٠٠ الف طن سنويا مـــن الفوســفات لموانــئ الشــرق الاقصـــى وجنوب شرق آسيا خلال عامي ١٩٩٦ و ١٩٩٧، وفي الوقــت الــذي يقوم الاسطول الوطني بلعب دور اكثر نشاطا بنقل حجم اكــبر مــن الصــادرات الاردنية ، فانه سيتم توفير المزيد من العملات الصعبة وبالتالي يحقــق المســاهمة الايجابية على الناتج المحلي الاجمالي.

ثانياً- الضرائب: في العادة فان تحقيق ضرائب تدفع لخزينة الدولة تصاحب وجـود اسطول بحري وطني لاي دولة، وقد تكون هذه الضرائب على الارباح، ضرائــب على دخل العاملين على السفن، رسوم تسجيل السفن، رسوم سنوية، وتساهم هــذه الضرائب بصورها المختلفة في الناتج المحلي الاجمالي، ونظراً لمحدودية عـــدد السفن التي ترفع العلم الاردني، فان مساهمة الضرائب المتحققة نتيجة لذلك تبقـــى محدودة.

٢-١٠ الخلاصة

تضمن هذا الفصل عرضاً لأهم الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحـــري فـــي الاردن من خلال دراسة حركة التجارة الخارجية بما فيها تجارة الاقطرمة وكذلــك حـــركة الركـــاب من خلال ميناء العقبة. كما تضمن مناقشة إدارة الاسطـــــول

التجاري الاردني نظراً للارتباط القوي بين الادارة الجيدة ونفقات التشغيل. كما تناول الفصل تحليلاً لأهم الانشطة المرتبطة بقطاع النقل البحري في الاردن ثم تم الانتقال لمناقشة تأثير النقل البحري على الاقتصاد الاردني سواء على العمالة او على ميزان المدفوعات ومن ثم على الناتج القومي الاجمالي.

وقد تبين أن أهم الموارد الطبيعية الرئيسية في الاردن هي مادتي الفوسفات والبوتاس، كما تبين من دراسة حجم الصادرات والواردات الاردنية من البضائع ان حجم الصادرات قد سجل ارتفاعاً كبيراً بلغت نسبته ١٧,٣% عام ١٩٩٧ مقارنة مع عام ١٩٩١، بينما سجلت واردات المملكة من البضائع ارتفاعاً نسبته ١٤٤% لعام ١٩٩٧ مقارنة بعام ١٩٩١. وتشكل تجارة الترانزيت نسبة مرتفعة من التجارة الاردنية لا سيما فيما يخص الواردات حيث تعكس تجارة الترانزيت حركة البضائع المستوردة للعراق عن طريق ميناء العقبة.

كما تبين في هذا الفصل أن أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري الاردني الى القوى العاملة قد بلغت ١,٠١٣% عام ١٩٩٧، كما أن نسبة الأجور المدفوعة لقطاع النقل البحري بلغت أعلى نسبة لها عام ١٩٩٤ حيث بلغت ٠,٠٦% من جملة الاجور وبدراسة مصاريف وايرادات النقل البحري الاردني، وقد تبين أن مجموع المدفوعات الخارجية مطروحاً منها المقبوضات كان سالباً خلال السنوات التي شملتها الدراسة. وهذا يعني أن نشاط خدمات النقل البحري يخفض ولا يضيف الى الناتج المحلي.

وسيتم في الفصل القادم دراسة جانب الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع وكذلك للمسافرين بصورة تحليلية من خلال نماذج نظرية مختلفة لدوال الطلب على خدمات النقل البحري بنوعيها، وقياسها احصائياً باستخدام بيانات عملية عن الاقتصاد الاردني.

الفصـــــــل الثالـــــــــث

الطلب على خدمات النقل البحري

٣- الطلب على خدمات النقل البحري

٣-١ مقدمـــــة

يلعب النقل البحري دورا مهما ومتناميا في النشاط الاقتصادي في كثير من الدول علـــى اختلاف درجة تقدمها ونموها الاقتصادي ، ويحتل موقعا محوريا فيـه . فمـن الناحيـة الأولى ، تساهم أعمال النقل البحري – للسلع والركاب على حد سواء – في دفع عجلـة النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات الاقتصادية . ومن الناحيـة الأخـرى، تتـأثر أعمال وفعاليات النقل البحري بما يشهده الاقتصاد من تقلبـات اقتصاديـة مـا بيـن الازدهار والركود وبما يمر به من ظروف سياسية واقتصادية وانعكاساتها على النشـاط الاقتصادي محليا وإقليميا ودوليا. وقد تطورت أعمال النقل البحري من النواحي الكميـة والنوعية بصورة ملموسة في العقود الماضية لتصبح من القطاعات الاقتصادية الرئيسـة في أي اقتصاد حديث.

وبصورة عامة ، تشمل صناعة النقل البحري وسائط النقل بأنواعها وأحجامها المختلفـة وموانئ التحميل والتفريغ لهذه الوسائط وما يلزم ذلك من معدات وآلات بالإضافة إلـى كافة الأنشطة الاقتصادية المصاحبة لأعمال النقل البحري . وعلى ذلك، فإن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب في إطارها الدولي يأخذ أبعادا متعددة ويتأثر بعـدد من العوامل الاقتصادية والسياسية والجغرافية بالإضافة إلى طبيعـة السـلع المنقولـة بحرا والأفراد المسافرين بحرا [١].

وقد أوضـحنا في الفصلين السابقين أهم ملامح نشاط وتطور قطاع النقل بعامة، والنقـل البحري بخاصة في الاردن خلال السنوات الماضية ومدى ارتباطه بالاقتصاد الوطني.

---

١. السويفي، مختار، ١٩٩٦، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية

أما هذا الفصل فيختص بدراسة وتحليل العوامل المحددة للطلب علـــى خدمـــات النقـــل البحري بنوعيها : نقل السلع ونقل الركاب من خلال اقتراح نماذج مختلفة لدوال الطلـــب على نقل السلع والركاب ، وقياس أثرها إحصائيا باستخدام سلاسل زمنية مـــن البيانـــات المتوفرة عن السلع والركاب المنقولين بحرا عبر ميناء العقبة الأردني خـــلال الســـنوات ١٩٨٥ – ١٩٩٨ . كما تـذهب التحليلات إلى إلقاء الضوء على مدى استجابة الكميـات المطلوبة من خدمات النقل البحري للسلع والركاب للتغـيرات فـي العوامـل المختلفـة المحددة لها من خلال قياس وتحليل مرونات الطلب على هذه الخدمات من نفـــس تلـك البيانات الإحصائية .

وفي كل تلك التقديرات الإحصائية، سوف يتم اســـتخدام أسـلوب تحليــلات الانحـدار المتدرج Stepwise Regression لتحديد أي من المتغيرات المستقلة في تلك الـــدوال لـــه علاقة جيدة وقوية مع المتغير التابع فيها. فكما هو معروف ، فإن هذا الأسلوب يكشـف لنا فيما إذا كان هناك ارتباط خطي متعدد الأطراف Multi Collinearity بين المتغـيرات المستقلة في كل دالة يتم تقدير معاملاتها إحصائياً.

كذلك، سوف تقوم الدراسة بإجراء اختبار يقيس درجة أو مـــدى اســتقلالية الأخطـــاء العشوائية للتقديرات في كل سنة من سنوات القياس الإحصائي مع السنة التـــي تسـبقها Auto Correlation من خلال اختبار Durbin-Watson . وبالنســـبة لقـدرة المتغـيرات المستقلة في كل دالة على تفسير التغيرات التي نشاهدها في المتغير التابع، فسوف يتـــم قياسها وتحليلها من خلال معامل التحديد R^2 .

أما بالنسبة لقياس أهمية أو تأثير كل متغير مستقل في الدالة على المتغير التابع، ســتقوم الدراسة باستخدام اختيار (t) والموضوع بين قوسين أسفل المعاملات المقدرة إحصائيـــا للمتغيرات المستقلة. أما اختبار (SE) Standard Error فسوف يستخدم في الدراسة

لقياس مقدار الخطأ العشوائي في كل دالة يتم قياسها إحصائيا ، حيث انه كلما قل مقـــدار هذا الخطأ العشوائي كانت نتائج التقدير الإحصائي جيدة.

٣-٢ نقل السلــــع

تشير الإحصاءات المتاحة إلى أن أعـــمال النقل البحري تستحوذ على حوالي ٧٨% مـــن حجم التجارة الدولية في السلع والخدمات وأن حوالي ٦٨% من حجم السلع الداخلة فـــي التجارة الدولية تنقل بين دول العالم بحرا [١]. ولا يختلف الحال كثيرا بالنسـبة لـلأردن عن ذلك كما يتضح لنا من الجدول رقم (٣-١) والذي يتضمـــــن بيانـات عـــن حجـم الصادرات والواردات الأردنية بآلاف الأطنان عبر ميناء العقبة خلال السـنوات ١٩٨٥-١٩٩٨ ونسبتها من إجـمالي التجارة الخارجية الأردنية بالإضافة إلى إحصاءات عــــن حجم سلع الترانزيت في ميناء العقبة .

جدول رقم (٣-١) حجم الصادرات والواردات الأردنية والترانزيت عبر ميناء العقبة خلال السـنوات ١٩٨٥-١٩٩٨(آلاف الأطنان)

السنة	عدد البواخر	الواردات	الصادرات	المجموع	إجمالي التجارة الخارجية	%من التجارة الخارجية	الترانزيت
١٩٨٥	٢٤١٣	٣٩٥٣	٧٨٠١	١٤٧٥٤	٢٢٣٥٥	٦٦	٤٠٠٨
١٩٨٦	٢٥٣٨	٦١٧٧	٧٩٤١	١٦٨٥٠	٢٥١٤٩	٦٧	٤٤٦٣
١٩٨٧	٢٥٣٨	٨٥٣٠	١١١٧٧	٢٠٠١٥	٣١٧٧٠	٦٣	٥٩٤١
١٩٨٨	٢٥٨٣	٩١٤٣	١٠٩٥٣	٢٠٠٩٦	٢٩٥٥٣	٦٨	٦٩٣٠
١٩٨٩	٢٤٤٦	٨٦٩٥	٩٩٨٦	١٨٦٨١	٢٩١٨٩	٦٤	٦١٦٣
١٩٩٠	٢٢٢٢	٦٦٤٦	٨٨٧٢	١٥٥١٨	٢٤٦٤٨	٦١	٢٣٢٠
١٩٩١	٢٠٧٥	٥٥٤٨	٧٦٧٨	١٣٢٢٦	١٩٧٣٩	٦٧	١٥٢٤
١٩٩٢	٢٤٣٣	٦٠٢٢	٧٣٦٢	١٣٣٨٤	٢٠٥٩١	٦٥	٢٠٩٤
١٩٩٣	٢٤٩٠	٥٢٥٣	٦٣٨١	١١٦٣٤	٣٠٤٢١	٣٨	١٢٧٦
١٩٩٤	٢٤٨٦	٣٩٢٤	٦٦٤٨	١٠٥٧٢	٢٠٥٧٨	٥١	١٥١٦
١٩٩٥	٢٣٨٢	٥٠٧٧	٦٦٧٩	١١٧٥٦	٢٣٣٤٤	٥٠	٦٧٠٤
١٩٩٦	٢٧٣٥	٤٦١٣	٧٣٩٦	١٢٠٠٩	٢٣٨٠٨	٥٠	٥٠٦١
١٩٩٧	٢٨١٣	٥٢٥٦	٧١٥٦	١٢٤١٢	٢٤٤٢٩	٥١	٦٧٠٤
١٩٩٨	٢٨٨٥	٥٣٥٨	٧٢٩٥	١٢٦٥٣	٢٥٣٧٣	٥٠	٥٨١٣

المصدر :تقارير وزارة النقل للأعوام ١٩٨٦ حتى ١٩٩٩

تقارير مؤسسة الموانئ للأعوام ١٩٨٦ حتى ١٩٩٩

١- بدوي،د. سمية، اقتصاديات النقل البحري في العالم، منشأة المعارف، الإسكندرية

وتظهر البيانات الواردة في الجدول رقم (٣-١) أن الصادرات من السلع المنقولة عبر ميناء العقبة تزيد عن الواردات من السلع عبر نفس الميناء في جميع سنوات فترة الدراسة ، إلا أن البيانات تكشف عن تذبذبات ملحوظة في أحجام كل من الصادرات والمستوردات خلال سنوات نفس الفترة . وأكثر من ذلك ، تدل هذه البيانات على اتجاه هبوطي في مجمل حركة نقل السلع عبر الميناء خلال معظم السنوات الأخيرة من هذه الفترة نتيجة استمرار الركود الاقتصادي الذي شهده الأردن منذ أوائل الثمانينيات وبسبب نتائج أزمة وحرب الخليج الثانية وما ترتب عليها من فرض الحظر الشامل على العراق . أما الانتعاش البسيط الذي شهدته أعمال النقل البحري للسلع في ميناء العقبة في السنوات الأخيرة ومنذ عام ١٩٩٥ فيعود بالدرجة الأولى إلى زيادة السلع المستوردة للعراق من خلال اتفاق النفط مقابل الغذاء .

أما بالنسبة لأهميتها النسبية في إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ، فالأرقام الواردة في الجدول نفسه تبين استقرارها في حدود ٦٧% خلال معظم السنوات وانخفاضها بصورة مفاجئة منذ عام ١٩٩٣ لتستقر من جديد عند حوالي ٥٠% من إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ، مما يعني تزايد اللجوء إلى وسائل النقل الأخرى (برا وجوا) في السنوات الأخيرة .

وفي إطار البحث في العوامل المحددة للطلب على خدمات النقل البحري للسلع ، يؤكد الباحثون المهتمون باقتصاديات النقل البحري أن الطلب على هذه الخدمات مشتق من الطلب على السلع المنقولة بحرا سواء كانت صادرات أو واردات [1] . فالسلع هي المطلوبة أولا وأخيرا وتمثل خدمة نقل هذه السلع الوسيلة الوحيدة لتحقيق المنفعة المكانية والزمانية من هذه السلع . وعلى ذلك ، فإن عملية نقل هذه السلع تعتبر حلقة أساسية من حلقات الإنتاج تنتقل من خلالها السلع من المكان الذي تقل فيه منفعتها إلى المكان الذي تعطي فيه هذه السلع منفعة أكبر .

---

١. مرجع سابق

وقد أشار عدد من الباحثين إلى مجموعة من العوامل الاقتصادية مثل تكلفة النقل البحري مقارنة بتكاليف النقل بوسائل النقل الأخرى البديلة ومستوى النشاط الاقتصادي ممثلا بمتوسط الدخل الفردي الحقيقي ومعدلات النمو فيه بالمقارنة مع مثيلاته في الدول المجاورة كمحددات للطلب على خدمات النقل البحري للسلع . كذلك، أضاف هؤلاء الباحثون عددا من العوامل غير الاقتصادية مثل التطورات السياسية والسكانية وطبيعة السلع الداخلة في التجارة الخارجية من حيث الوزن والحجم وقابليتها للتخزين دون تلف إلى تلك المحددات لأنها تؤثر بدون شك في تحديد حجم الطلب على هذه الخدمات .

ومع ذلك، وباستثناء الصيغ المختصرة التي ذكرها Jan Kmenta [١] لحساب المرونة السعرية للطلب على خدمات النقل البحري لواردات الدولة وصادراتها كل على حدة وكذلك ما ورد في دراسات الدكتورة سمية بدوي حيث ذكرت قيامها بدراسة لحساب المرونات السعرية للطلب على خدمات النقل البحري للبضائع للواردات والصادرات كل على حدة في بعض الدول النامية والمتخلفة خلال الفترة ١٩٧٠-١٩٨٠ [٢] لم تتضمن تلك الأبحاث صياغة معينة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع كما لم تكن هناك محاولات في الأردن لقياس مثل تلك الدوال إحصائيا من أجل التعرف على كيفية تأثير تلك العوامل ولا مقداره على حجم السلع المنقولة بحرا . من هذا المنطلق ، يمكننا اقتراح الصياغة التالية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع كما في الصورة التالية :

$$R = f(P, X, D) \qquad (1)$$

حيث :

R : نسبة السلع المنقولة بحرا إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية .

---

1. Jan Kmenta, 1981, Elements of Econometrics, London

2. مرجع سابق

P : نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحرا إلى تكلفة نقله بـــرا (وســيلة نقــل أخرى) .

X : نسبة التجارة الخارجية الأردنية إلى مجموع التجارة الخارجية لـــدول الشــرق الأوسط [١].

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانيـــة فـــي عـــام ١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

وتفترض الدراسة أن الزيادة في نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحرا إلى تكلفـــة نقله برا (P) الناتج عن إما ارتفاع تكلفة النقل البحري أو انخفاض تكلفة النقل الـبري أو كليهما ســوف تــؤدي إلى انخفاض نسبة السلع المنقولة بحرا من مجموع السلع الداخلـة في التجارة الخارجية الأردنية . وبالتالي من المتوقع أن يكون معامل هذا المتغير ســالبا عند قياس الدالة إحصائيا .

أما بالنسبة للمتغير المستقل الثاني (X) وتأثيره على أعمال النقل البحري فـالأمر غـير واضح مقدما، فكما أن ارتفاع معدل النمو في التجارة الخارجية للأردن نتيجة للتوسع فـي الصادرات أو بسبب ارتفاع المستوردات الأردنية يؤدي حتما وبالضرورة إلـــى التوســـع في أعمال النقل البحري وزيادة كميات السلع المنقولة بحرا عبر مينـــاء العقبـــة ، فـــإن ارتفاع معدل النمو في التجارة الخارجية لدول المنطقة والإقليم من شأنه كذلك أن يـــؤدي إلى نشاط إضافي في أعمال النقل البحري في ميناء العقبة تصديرا لـــلأردن واســتيرادا منه، وعلى ذلك ، فإن ارتفاع نسبة التجارة الخارجية للأردن إلى التجارة الخارجية لـدول المنطقة قد يكون ذا أثر إيجابي على أعمال النقل البحري في ميناء العقبة إذا كان هناك

١- لأغراض هذا البحث تشمل منطقة الشرق الاوسط كل من : الاردن، مصر، سوريا، لبنـــان، الســعودية، العراق، اليمن، الكويت، قطر، البحرين، الامارات العربية المتحدة، عمان ، اسرائيل.

نمو في التجارة الخارجية لجميع الدول في المنطقة بما فيها الأردن، وكل ما في الأمـــر أن معدل النمو في التجارة الخارجية للأردن أعلى من معدل النمو في التجارة الخارجيــة لدول المنطقة الأخرى. أما إذا كانت هذه الزيادة في النسبة نتيجــة لنمــو فــي التجــارة الخارجية للأردن وفي نفس الوقت انكماش أو تراجع فــي التجــارة الخارجيــة للــدول الأخرى في المنطقة فستكــون الآثار على أعمال النقل البحري متضاربــة قــد يلغــي بعضها البعض وإن كانــت الدراسة تميل نحو افتراض أن الأثر الإيجــابي للنمــو فــي التجارة الخارجية الأردنية سيفوق الأثر السلبي لتراجع التجارة الخارجية للدول الأخــرى مما يترك أثرا إيجابــيا صافيا على أعمال النقل البحري في ميناء العقبة . وهذا يدفعنــا إلى افتراض أنه معامل هذا المتغير سيكون موجبا عند تقديره وقياسه إحصائيا .

ومن قبيل الأخذ بعين الاعتبار العوامل غير الاقتصادية فقد ارتأت الدراسة إضافة متغـير وهمي (D) للمتغيرات المستقلة في الدالة يأخذ القيمة (صفر) في السنوات التــي ســبقت حــرب الخليج الثانية والقيمة (١) في السنوات التي تلتها ليقيس الأثر السلبــــي الــذي تركته هذه الحرب على أعمال النقل البحري عبر ميناء العقبة حيث مــن المتوقـــع أن يكون معامل هذا المتغير سالبا عند تقدير الدالة بالطرق الإحصائية .

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis ، وبــالاستعانــة بنظـــام التحلـــيل الإحــصائــــي فـــي الــعلــــوم الاجتماعيــة Statistical Package for Social Sciences SPSS ، قامت الدراسة بتقدير معاملات هذه الدالة إحصائيا من بيانات سلسلة زمنية للسنوات ١٩٨٥ – ١٩٩٨ كما في الجدول رقـــم (٣-٢) أدناه بصيغتها الخطية التالية :

جدول رقم (٣-٢) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٢)

D_t	X_t	P_t	R_t	السنة
صفر	٠,٩٩٨	١٣,٨	٦٦	١٩٨٥
صفر	٠,٠٨٤	١٣,٣	٦٧	١٩٨٦
صفر	١,٣٢٨	١٣,١	٦٣	١٩٨٧
صفر	١,٢٠٥	١١,٩	٦٨	١٩٨٨
صفر	١,١٤٨	١٢,١	٦٤	١٩٨٩
صفر	٠,٩٤٣	١١,٨	٦١	١٩٩٠
١	٠,٧١٣	١٢,٠	٦٧	١٩٩١
١	٠,٦٨٣	١٢,٤	٦٥	١٩٩٢
١	١,٠٣٦	١٢,٧	٣٨	١٩٩٣
١	٠,٦٩٤	١٢,٩	٥١	١٩٩٤
١	٠,٧٠٤	١٣,٧	٥٠	١٩٩٥
١	٠,٦٥٨	١٢,٢	٥٠	١٩٩٦
١	٠,٦٢٩	١٢,٢	٥١	١٩٩٧
١	٠,٦١٤	١١,٨	٥٠	١٩٩٨

المصدر: محسوب من قبل الباحث

$$R_t = a_0 + a_1 P_t + a_2 X_t + a_3 D_t + E_t \quad , \quad (2)$$

$t = 1985, 1986, ..., 1998$

وكانت النتائج كما يلي :

$$R = 0.963 - 0.920 P - 17.704 X - 0.192 D \quad (3)$$

$$(-0.306) \quad (-1.128) \quad -(2.597)$$

$$R^2 = 0.512 \qquad SE = 7.366 \qquad DW = 1.853$$

من الواضح أن التقديرات التي حصلنا عليها من هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع جاءت منسجمة مع الافتراضات النظرية فيما يتعلق بالمتغير الوهمي والمتغير المعبر عن النسبة بين تكاليف النقل بحرا وتكاليف النقل برا، ولكنها مغايرة للتوقعات بخصوص آثار المتغير الخاص بالنسبة بين تجارة الأردن الخارجية والتجارة الخارجية لبقية دول الإقليم . وهذا يدفعنا إلى الاستنتاج بأن هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع ليست مناسبة لتحديد وقياس آثار العوامل المختلفة التي تفسر التغيرات في حجم النقل البحري للسلع من خلال ميناء العقبة الأردني .

ولدى إجراء الاختبارات الإحصائية المختلفة على تقديرات هذه الدالة، تبين لنا لما يلي:-

١-تفسر المتغيرات المستقلة ما لا يقل عن ٥٠% من التغيرات المشاهدة في نسبة السلع المنقولة بحراً من ميناء العقبة إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية حيث بلغ معامل التحديد فيها ٠,٥١٢
٢-إن تأثير العوامل غير الاقتصادية ممثلة بالمتغير الوهمي **(D)** قوي جدا على نسبة السلع المنقولة بحراً إلى إجمالي التجارة الخارجة الأردنية ، وفي الاتجاه المقترح كما يبينه مقدار معامل هذا المتغير الوهمي.
٣-عدم وجود ارتباط بين الأخطاء العشوائية لفترات القياس المتتابعة كما يوضحها مقياس اختبار **DW** المبين أسفل المتغيرات الإحصائية للدالة.
٤-يوضح اختبار **(t)** ضعف العلاقة بين نسبة تكلفة نقل السلع بحراً إلى تكلفة نقلها براً ونسبة السلع المنقولة بحرا إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية على الرغم من أنها عكسية كما هو متوقع .

وكصياغة بديلة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع تقترح الدراسة الآتي :

$$SG = f(PSG, PL, Y, D) \qquad (4)$$

حيث :

SG : حجم السلع المنقولة بحراً عبر ميناء العقبة بآلاف الأطنان .

PSG : تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحراً بالولار.

PL : تكلفة نقل الطن الواحد من السلع براً بالدولار.

Y : متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن بالدولار.

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانية في عام ١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

هذه الصياغة تفترض أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع – شأنه في ذلك شـأن الطلب على أي سلعة أو خدمة – سيكون على علاقة عكسية مع تـكاليف النقل البحري (PSG) وطردية مع تكاليف النقل البري (PL) للسلع على اعتبـار أن النقـل الـبري وسيلة نقل بديلة للنقل البحري بينما لا تشكل وسيلة النقل الجوي منافسا أو بديلا عمليـا للنقل البحري لمعظم السلع الداخلة في التجارة الدولية ولا تتعدى نسبة السـلع المنقولـة جوا نسبة ٠,٠٠١ من السلع المنقولة بحرا .

وهنالك حالات تكون فيها تكاليف نقل السلعة تمثل نسبة كبـيرة مـن إجمـالي تكلفـة السلعة. وفي مثل هذه الحالات ، فإن ارتفاع أجور نقل السلع بحرا قد يؤدي إلى تشـجيع الدول المستوردة لتلك السلع على إنتاجها محليا بدلا من استيـرادها كمـا هـو الحـال بالنسبة للحاويات الفارغة التي يتم شحنها من منطقة لأخرى من أجل تعبئتـها بالسـلع وبعض المعدات الإنشائية التي تتميز بحجم وربمـا وزن كبيرين مع انخفـاض فـي قيمتها. بارتفاع أجرة نقل الحاويات الفارغة مثلاً قد يـشجع الدول المصـدرة للبضـائع بالحاويات بتصنيع الحاويات محلياً بتكلفة تقل عن تكلفة نقل الحاويات الفارغـة، ومـن ناحية أخرى ، هناك سلع أخرى لا تشكل تكلفة نقلها إلا نسـبة ضئيلـة مـن قيمتـها الإجمالية ، ولا يتأثر الطلب على خدمات نقلها بصورة ملحوظة عند ارتفاع أجور نقلـها بحرا خاصة عندما لا تتوفر سلعة بديلة أو وسيلة نقل أخرى بدلا من نقلها بحرا .
أما بالنسبة لمتوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن (Y) فمن المفـترض أن يكـون تأثيره إيجابيا على خدمات النقل البحري للسلع حيث أن ارتفاع متوسط الدخل الفـردي الحقيقي إما أن يكون ناتجا أو مصاحبا لزيادة في الصادرات الأردنية من ناحية ويـؤدي من ناحية أخرى إلى زيادة المستوردات الأردنية من الخارج .

وفي كلتي الحالتين سوف ينعكس ذلك على شكل زيادة في الطلب على خدمات النقل البحري للسلع بصورة ملحوظة . كما تفترض هذه الصياغة أن العوامل غير الاقتصادية ممثلة بالمتغير الوهمي (D) سوف تكون علاقتها عكسية مع الطلب على خدمات النقل البحري مترجمة بذلك الآثار السلبية الناجمة عن أزمة وحرب الخليج الثانية وتداعياتها.

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات نفسه على سلسلة زمنية من البيانات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول التالي رقم (٣-٣) ، قمنا بتقدير معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الخطية :

$$SG_t = a_0 + a_1 PSG_t + a_2 PL_t + a_3 Y_t + a_4 D_t + E_t \quad , \quad (5)$$
$$t = 1985, 1986, ..., 1998.$$

$$SG = - 10596 - 200.903\ PSG + 55.924\ PL + 8.623\ Y - 4111.63\ D \quad (6)$$
$$(-1.187) \quad (2.454) \quad (2.142) \quad (-3.932)$$
$$R^2 = 0.850 \quad SE= 1491.474 \quad DW = 2.364$$

وتشير نتائج الدراسة في المعادلة (٦) إلى ما يلي:-

١-إن نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماما من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم السلع المنقولة بحرا وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها الصياغة الثانية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع وتفسر ما نسبته ٨٥% من التغيرات المشاهدة في حجم السلع المنقولة بحرا خلال سنوات فترة الدراسة .

٢-يلعب المتغير الوهمي D دوراً جيداً في التأثير على حجم السلع المنقولة بحرا ، أي أن الزيادة في المتغير المستقل (D) يتبعه نقصان كبير في خدمات النقل البحري للسلع ، والدليل على كبر هذا الدور هو زيادة درجة أهميته (Degree of Significance) كما يظهر في مقدار اختبار (t) والبالغ (- ٣,٩٣٢) .

٣-إن نتائج اختبار (DW) لا يشير إلى وجود ارتباط بين الخط العشوائي للتقدير في السنة (t) مع الخطأ العشوائي للتقدير في السنة (t-1) .

٤-ان ارتفاع قيمة المعامل الثابت في التقديرات الإحصائية للدالة يشير إلى وجود عوامل أخرى لم تتضمنها المعادلة ولها تأثير على حجم السلع المنقولة بحرا .

جدول رقم (٣-٣) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٥)

السنة	SG_t	PSG_t	PL_t	Y_t	D_t
١٩٨٥	١٤٧٥٤	٥٨	٤٢٠	١٧٤٣	صفر
١٩٨٦	١٦٨٥٠	٥٨	٤٣٥	١٨٢١	صفر
١٩٨٧	٢٠٠١٥	٥٩	٤٥٠	١٨٢٥	صفر
١٩٨٨	٢٠٠٩٦	٥٧	٤٨٠	١٦٩٧	صفر
١٩٨٩	١٨٦٨١	٥٨	٤٨٠	١٣٥٢	صفر
١٩٩٠	١٥٠٣٥	٦٢	٥٢٥	١٢٦٨	صفر
١٩٩١	١٣٢٢٥	٦٦	٥٥٠	١٢٠٦	١
١٩٩٢	١٣٣٨٤	٦٣	٥١٠	١٣٥٦	١
١٩٩٣	١١٦٣٤	٥٩	٤٦٥	١٤٠١	١
١٩٩٤	١٠٥٧٢	٥٨	٤٥٠	١٤٤٨	١
١٩٩٥	١١٧٥٦	٥٨	٤٢٥	١٥٢٣	١
١٩٩٦	١٢٠٠٩	٥٥	٤٥٠	١٥٦٧	١
١٩٩٧	١٢٤١٢	٥٢	٤٢٥	١٥٩٧	١
١٩٩٨	١٢٦٥٣	٥٠	٤٢٥	١٦١٥	١

المصدر: محسوب من قبل الباحث

٣-٣ نقل الركـــــاب

اقتصرت خدمات النقل البحري للركاب في الأردن حتى عام ١٩٨٥ علـــى خـــط غـــير منتظم لنقل الركاب بين ميناء العقبة الأردني وميناء الســـويس فـــي جمهوريـــة مصـــر العربية وإلى خط آخر موسمي لنقل الحجاج من ميناء العقبة الأردني إلى ميناء جدة فـــي المملكة العربية السعودية في موسم الحج . وفي عام ١٩٨٥ ، تم تأسيس خط العقبـــة – نويبع البحري بقرار سياسي من قادة البلدين ليربط بين الأردن ودول المشرق العربـــي من ناحية وجمهورية مصر العربية وبلاد المغرب العربي من ناحية أخرى . وتســتغرق الرحلة بين العقبة ونويبع حوالي ثلاث ساعات مقارنة بأربع وعشرين ساعة تستغرقها

الرحلة بين العقبة والسويس مما جعله منافسا قويا أو بديــلاً ممتازا للخط العــامل بيــن العقبة والسويس . وقد تم منح حق امتياز تشغيل هذا الخط الجديد لنقل المســافرين فــي الاتجاهين لشركة الجسر العربي للملاحة والتي قامت بتشغيله منذ عام ١٩٨٦ . ويقـــدم خط العقبة – نويبع خدمة نقل الشاحنات وبضائع الدحرجة بالإضافة إلى نقل الركاب فــي الاتجاهين .

ويوضح الجدول رقم (٣-٤) تطور حركة المسافرين عبر ميناء العقبة وتــأثير افتتــاح وتشغيل خط العقبة – نويبع على حركة المسافرين خلال السنوات ١٩٨٥ – ١٩٩٨ :

جدول رقم (٣-٤) حركة الركاب والسيارات عبر ميناء العقبة خلال السنوات ١٩٨٥-١٩٩٨

السنة	المغادرون	القادمون	الإجمالي	عدد السيارات
١٩٨٥	٢١٣٣٥٦	٤٤٦٦١	٦٥٨٠١٧	٢٧٧٣٣٠
١٩٨٦	٤٠٤٠٥٠	٤٣٥٦٠٥	٨٣٩٦٥٥	٣٨٩٢٠
١٩٨٧	٢١١٢٢٤	٤٣٧٤٥١	٦٤٨٦٧٥	٤٥٧١٠
١٩٨٨	٢٣٩٦٢٤	٥٨٣٨٢٨	٨٢٣٤٥٢	٤٤٦٨٠
١٩٨٩	٣٢١٢١٢	٤٤٨٦٨٩	٧٦٩٩٠١	٥٤٩٠٠
١٩٩٠	٥٠٢١٥٩	٢٩٨٣٢٠	٨٠٠٤٧٩	٧٢٤٠٠
١٩٩١	٤٠٨٦٢٦	٤٦١١٥٧	٨٦٩٧٨٣	٦٥٤٠٠
١٩٩٢	٦٥٠٣٥٦	٥٦١٢٧٩	١٢١١٦٣٥	٨٦٥٠٠
١٩٩٣	٦٤٤٥٢٦	٦١٥٣٩٤	١٢٥٩٩٢٠	٨٧٠٠٠
١٩٩٤	٦٨٨٥١٦	٦٦٠٥٤٥	١٣٤٩٠٦١	٨٩٠٠٠
١٩٩٥	٥٨٦٠٧٩	٥٧٠٠٥٥	١١٥٦١٣٤	٨١٢٠٠
١٩٩٦	٥٥٠٧٤١	٥٢٤١٠٥	١٠٧٤٨٤٦	٨٠٧٠٠
١٩٩٧	٤٤٤٣٧٦	٣٨٤٢٤٤	٨٢٨٦٢٠	٧٧٢٠٠
١٩٩٨	٣٦٣٧٢٨	٣٣٩٧٤١	٧٠٣٤٦٩	٦٣٥٠٠

المصدر: تقارير مؤسسة الموانئ السنوية ١٩٩٦-١٩٩٩
تقارير وزارة النقل السنوية ١٩٩٦ – ١٩٩٩

ولعل أبرز ما في هذه الإحصاءات هو حدوث قفـــزتين في أعداد المـــسافرين بحـــرا عبر ميناء العقبة : الأولى في عام ١٩٨٦ عـــنـــد بدء تشغيل خط العقبة - نويبع حيث بلغ عدد المسافرين في ذلك العام حوالي ٨٤٠ ألـــف مسافر وليبقى في حـــدود ذلــك خلال السنوات الخمس التالية، والــثانية في عام ١٩٩٢ إثــر أزمة الخليج الثانية ومـــا نتج عـــنها مـــن نـــزوح أعـــداد كبيرة من العاملين في العراق والكويت وبقية دول

المنطقة من مختلف الجنسيات حيث بلغ عدد المسافرين عبر ميناء العقبة حوالي مليـــون وربع المليون مسافر في عام ١٩٩٢ واستمر عدد المسافرين بحرا في الزيادة حتى عـــام ١٩٩٥ لتشهد بعدها أعمال النقل البحري للركاب انخفاضا تدريجيا حتى وصل إلى مـــا كان عليه في عام ١٩٨٦ .

وللتعرف على الأهمية النسبية للركاب المسافرين بحرا في إجمالي المسافرين من وإلـــى الأردن ، فالبيانات الواردة في الجدول رقم (٣-٥) تبين بوضوح أنها بقيت فـــي حـــدود ٧-٩% خلال السنوات التي سبقت عام ١٩٩١ ولكنها ارتفعت بعدهـــا نتيجـــة لأزمـــة الخليج الثانـــية لتصل إلى حوالي ١٤% في عام ١٩٩٥ ثم تبـــدأ بعدهـــا فـــي الـــهبوط التدريجي بفعل التطورات السياسية والاقتصادية في المنطقة .

جدول رقم (٣-٥) عدد الركاب المسافرين من وإلى الأردن خلال الفترة ١٩٨٥ – ١٩٩٨ (بالآلاف)

السنة	بحرا	جوا	برا	المجموع	%
١٩٨٥	٦٥٨	١٩١٣	٥٩١٣	٨٤٨٤	٧,٧٦
١٩٨٦	٨٤٠	١٨٢٤	٥٨٩٢	٨٥٥٦	٩,٨١
١٩٨٧	٦٤٩	١٦٢٣	٥٩٤٦	٨٢١٨	٧,٨٩
١٩٨٨	٨٢٣	١٧٠٧	٥٨٣٤	٨٣٧٤	٩,٨٣
١٩٨٩	٧٧٠	١٦٤١	٥٨٢٤	٨٢٣٥	٩,٣٥
١٩٩٠	٨٠٠	١٨٥٢	٦٤٩٤	٩١٤٧	٨,٧٥
١٩٩١	٨٧٠	١٠٣٤	٦٤٧٤	٨٣٧٨	١٠,٣٨
١٩٩٢	١٢١٢	١٤٨٥	٦٤٢٣	٩١١٩	١٣,٢٩
١٩٩٣	١٢٦٠	١٦٠٢	٦٢١٤	٩٠٧٦	١٣,٨٨
١٩٩٤	١٣٤٩	١٧٢٤	٦١١٤	٩١٨٧	١٤,٦٨
١٩٩٥	١١٥٦	١٢٦٩	٦٠٩٣	٨٥١٩	١٣,٥٧
١٩٩٦	١٠٧٥	١٩٦٩	٦١٢٣	٩١٦٧	١١,٧٣
١٩٩٧	٨٢٩	١١٧٠	٦١٩٢	٨١٩١	١٢,١٠
١٩٩٨	٧٠٣	١٤١٣	٦٢٣٤	٨٣٥١	٨,٤٢

المصدر: تقارير وزارة النقل السنوية١٩٨٦-١٩٩٩

ولدى البحث في العوامل المحددة للطلب على خدمات النقل البحري للركاب ، نلاحـظ أن السفر من مكان إلى مكان هو غاية في حد ذاتها مما يجعل الطلب علـــى خدمـــات نقـــل الركاب بحرا هو طلب أصلي وليس مشتقا من الطلب على سلعة أو خدمة أخـــرى كمـــا هو الحال بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري للسلع . وعلى ذلك تكون العوامل

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis ، قامت الدراسة بتقدير معلمات هذه الدالة إحصائيا من بيانات سلسلة زمنية للسنوات ١٩٨٥ – ١٩٩٨ كما في الجدول رقم (٣–٦) أدناه بصيغتها الخطية التالية :

$$SS_t = b_0 + b_1 P_t + b_2 YY_t + b_3 D_t + E_t \quad , \qquad (8)$$

$$t = 1985, 1986, \ldots, 1998.$$

جدول رقم (٣–٦) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٨)

السنة	SS_t	P_t	YY_t	D_t
١٩٨٥	٧,٧٦	٤,٧٦	٨٤,١٦	صفر
١٩٨٦	٩,٨١	٤,٧٦	٩٢,٥٨	صفر
١٩٨٧	٧,٨٩	٤,٧٦	٩٧,١٣	صفر
١٩٨٨	٩,٨٣	٤,٧٦	٩٠,٨٥	صفر
١٩٨٩	٩,٣٥	٤,٧٦	٦٠,٤٩	صفر
١٩٩٠	٨,٧٥	٣,٨٨	٥٩,٧٣	صفر
١٩٩١	١٠,٣٨	٣,٨٨	٥٣,٤٨	١
١٩٩٢	١٣,٢٩	٣,٨٨	٥٨,٧٨	١
١٩٩٣	١٣,٨٨	٢,٩٢	٥٩,٠٩	١
١٩٩٤	١٤,٦٨	٢,٩٢	٥٨,٩١	١
١٩٩٥	١٣,٥٧	٢,٩٢	٦٠,٤٦	١
١٩٩٦	١١,٧٣	٢,٥٩	٦١,٢٨	١
١٩٩٧	١٠,١٢	٢,٥٩	٦١,٢٨	١
١٩٩٨	٨,٤٢	٢,٧٢	٦١,٣٦	١

المصدر : محسوب من قبل الباحث

وكانت النتائج كما يلي :

$$SS = 7.397 + 0.504\ P - 9.236\ YY + 3.621\ D \qquad (9)$$

$$(0.404) \qquad (-0.178) \qquad (1.645)$$

$$R^2 = 0.474 \qquad SE = 1.9368 \qquad DW = 0.966$$

وتدل التقديرات التي حصلنا عليها من هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للركاب أن طبيعة الآثار جاءت متفقة مع الافتراضات النظرية فيما يتعلق بالمتغير الوهمي (أثر إيجابي) والمتغير المعبر عن النسبة بين متوسط دخل الفرد

الحقيقي في الأردن ومثيله في دول المنطقة (أثر سلبي) ، ولكنـــها مغـــايرة للتوقعـــات بـــخصوص آثار المتغير الخاص بالنسبة بين تكاليف النقل بحرا وتكاليف النقل بوســـيلة نقل أخرى (جوا) . ولكنها جاءت صغيرة فـــي مقاديرهـــا مبينـــة بذلـــك أن العوامـــل المفترضة في النموذج قليلة الأهمية في تحديد حجم الطلب على خدمات النقل البحـــري للركاب. حيث أن انخفاض قيمة معامل التحديد R^2 تبين ان المتغيرات المســـتقلة فـــي التحليل لا تفسر الا سوى جزء بسيط من التغير في المتغير التابع، وهـــذا يدفعنـــا إلـــى الاستنتاج بأن هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحـــري للركـــاب ليســـت الأفضل وربما غير مناسبة لتحديد وقياس آثار العوامل المختلفة التي تفسر التغيرات فـــي حجم النقل البحري للركاب من خلال ميناء العقبة الأردني .

وكصياغة بديلة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للركاب تقترح الدراسة الآتي:

$$SP = f(PS, PA, Y, D) \qquad (10)$$

حيث :

SP : عدد الركاب المسافرين بحرا عبر ميناء العقبة في الاتجاهين .

PS : تكلفة الساعة الواحدة للسفر بحرا إلى مصر.

PA : تكلفة الساعة الواحدة للسفر جوا إلى مصر.

Y : متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن .

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانيـــة فـــي عـــام ١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

وتفترض هذه الصياغة أن الطلب على خدمات النقل البحري للركاب – شأنه في ذلـــك شأن الطلب على أي سلعة أو خدمة – سيكون على علاقة عكسية مع تكـــاليف الســـفر بحرا (PS) وطردية مع تكاليف السفر جوا (PA) للسلع على اعتبار أن النقل

الجوي وسيلة نقل بديلة وممتازة للنقل البحري بالنسبة لغالبيـــة المســـافرين ، بينمـــا لا تشكل وسيلة النقل البري منافسا أو بديلا عمليا للنقل البحري لمعظم المسافرين .

أما بالنسبة لمتوسط الدخل الفردي الحقيقي (Y) فمن المفترض أن يكون تأثيره ســـلبيا عـــلى خدمات النقل البحري للركاب حيث أن ارتفاع متوسط الدخل الفـــردي الحقيقـــي سوف ينعكس على شكل زيادة في الطلب على خدمات النقل الجوي بـــدلا مـــن الســـفر بحرا. كما تفترض هذه الصياغة أن العوامل غير الاقتصادية ممثلة بـــالمتغير الوهمـــي (D) سوف تكون علاقتها إيجابية مع الطلب على خدمات النقل البحري للركاب مترجمـــة بذلك الآثار السلبية الناجمة عن أزمة وحرب الخليج الثانية وتداعياتها المتعلقـــة بـــنزوح أعداد كبيرة من العاملين في الدول ذات العلاقة بتلك الأزمة .

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات نفسه على سلسلة زمنية من البيانـــات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول التالي رقم (٣-٧) ، قامت الدراســـة بتقدير معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الخطية :

جدول رقم (٣-٧) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (١١) والدالة رقم (١٣)

السنة	عدد الركاب بحرا S_t (٢)	أجرة الساعة بحرا PS_t	أجرة الساعة جوا AP_t	متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن JY_t (١)	المتغير الوهمي D_t
١٩٨٥	٦٥٨٠١٧	٥	١٠٥	١٧٤٣	صفر
١٩٨٦	٨٣٩٦٥٥	٥	١٠٥	١٨٢١	صفر
١٩٨٧	٦٤٨٦٧٥	٥	١١٢	١٨٢٥	صفر
١٩٨٨	٨٢٣٤٥٢	٥	١١٢	١٦٩٧	صفر
١٩٨٩	٧٦٩٩٠١٠	٥	١١٢	١٣٥٢	صفر
١٩٩٠	٨٠٠٤٧٩	٥	١٢٩	١٢٦٨	صفر
١٩٩١	٨٦٩٧٨٣	٥	١٢٩	١٢٠٦	١
١٩٩٢	١٢١١٦٣٥	٥	١٢٩	١٣٥٦	١
١٩٩٣	١٢٥٩٩٢٠	٥	١٧١	١٤٠١	١
١٩٩٤	١٣٤٩٠٦١	٥	١٧١	١٤٤٨	١
١٩٩٥	١١٥٦١٣٤	٥	١٧١	١٥٢٣	١
١٩٩٦	١٠٧٤٨٤٦	٥	١٩٣	١٥٦٧	١
١٩٩٧	٨٢٨٦٢٠	٥	١٩٣	١٥٩٧	١
١٩٩٨	٧٠٣٤٦٩	٢٤و ٥	١٩٣	١٦١٥	١

Source: (1) 1985-1994, Ma'en Fahed Al Nsour, Economic Cooperation under the security Dilemma. The Case of Isreal and the Arab States- Ph.D. Dissertation,1998. George Mason University, 1995-1998 National and Regional Sources

(2) تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٨٥-١٩٩٨

$$SP_t = b_0 + b_1 PS_t + b_2 PA_t + b_3 Y_t + b_4 D_t + E_t \quad (11)$$

$, t = 1985, 1986, ..., 1998.$

$$(12) \quad SP = 9057992 - 1636236.92\ PS + 116.136\ PA - 82.33\ Y + 329900.91\ D$$

(-0.447) (0.017) (-0.070) (0.720)

$R^2 = 0.634$ $SE = 170734.997$ $DW = 1.583$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماما من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين عدد المسافرين بحرا وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها الصياغة الثانية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع وتفسر ما نسبته ٦٠% من التغيرات المشاهدة في عدد الركاب المسافرين بحرا خلال سنوات فترة الدراسة، غير أن الاختبارات الاخرى تفسر لنا ضعف العلاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع.

وفي إطار البحث عن تقديرات أفضل لمعاملات دالة الطلب المقترحة على خدمات النقل البحري للركاب ، قامت الدراسة بحذف المتغير الخاص بأجور النقل الجوي من الدالة وقياس معاملات باقي المتغيرات في الدالة (أجرة الراكب بحرا ومتوسط دخل الفرد الحقيقي في الأردن) ، وكانت النتيجة كذلك متفقة مع الافتراضات النظرية لطبيعة العلاقة بين المتغير التابع (عدد الركاب المسافرين بحرا) وكل واحد من المتغيرات المستقلة في نموذج دالة الطلب بصيغته المعدلة كما يلي :

$$(13) \quad SP_t = b_0 + b_1 PS_t + b_3 Y_t + b_4 D_t + E_t ,$$

$t = 1985, 1986, ..., 1998.$

$$(14) \quad SP = 9010411 - 1625157.481\ PS - 79.082\ Y + 336599.411\ D$$

(-2.184) (-0.313) (3.352)

$R^2 = 0.634$ $SE = 161991.478$ $DW = 1.859$

٣-٤ مرونات الطلب على خدمات النقل البحري

اقتصرت التحليلات السابقة على وضع نماذج لدوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بهدف التعرف على أهم العوامل المحددة للطلب عليها كل على حدة . ولكن هذه التحليلات لم توضح لنا مدى قوة أو ضعف العلاقات المفترضة في تلك النماذج بين المتغير التابع وكل واحد من المتغيرات المستقلة في كل نموذج أو ما يعرف في الأدبيات الاقتصادية بـ " مرونات الطلب" **Demand Elasticities**، مما يجعلها غير مستكملة . ونظرا لما لهذا الجانب من تحليلات الطلب على السلع والخدمات من أهمية بالغة في فهم العلاقات المفترضة بشكل أفضل وفي رسم سياسات البيع والتسعير، فسوف نخصص الجزء التالي من هذه الدراسة لقياس وتحليل مرونات الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب .

بصورة عامة ، تعبر مرونة الطلب على سلعة أو خدمة ما عن مدى استجابة الكمية المطلوبة من تلك السلعة أو الخدمة للتغير في سعرها ، أو في سعر سلعة أو خدمة أخرى قد تكون بديلة أو مكملة لها أو قد تكون مستقلة عنها ، أو في دخل المستهلك لها. وتقاس بمعامل المرونة الذي يحسب بقسمة النسبة المئوية للتغير في الكمية المطلوبة من السلعة أو الخدمة على النسبة المئوية للتغير في مقدار أي عامل من العوامل المحددة لها ، تعبيرا عن مدى استجابة الكمية المطلوبة للتغيرات في العوامل المحددة لها كل على حدة أو توضيحا لقوة أو ضعف العلاقة بينهما . ومن الناحية النظرية يتراوح مقدار معامل المرونة بين الصفر في حدها الأدنى عندما يكون الطلب على السلعة أو الخدمة عديم المرونة وما لانهاية في حدها الأقصى عندما يكون الطلب عليها لا نهائي المرونة. أما إذا كان معامل المرونة يساوي واحد صحيح فيقال عندئذ أن الطلب على السلعة أو الخدمة "أحادي المرونة" أو " متكافئ المرونة". فإذا كان مقداره أقل من واحد صحيح فيكون الطلب على السلعة أو الخدمة قليل المرونة أو غير مرن ، وإذا كان أكبر من الواحد الصحيح فيكون الطلب عليها كبير المرونة أو مرن.

وباستخدام أسلوب تحليلات الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis بالصيغة اللوغاريثمية المزدوجة Double Logarithms على البيانات الإحصائية المتوفرة عن السلع والركاب المنقولين بحرا عبر ميناء العقبة الأردني خلال السنوات ١٩٨٥ – ١٩٩٨ وعن المتغيرات الأخرى المفترضة في دوال الطلب رقم (٤) ، (١٠) و (١٣) أعلاه مع إبقاء المتغير الوهمي (D) منها على حاله لصعوبة التعامل معه بالصيغة اللوغاريثمية (لوغاريثم العدد صفر غير معرّف) ، تم الحصول على تقديرات لمعاملات مختلف المتغيرات في هذه النماذج والتي هي في الأصل معاملات مرونات الطلب بأنواعها الثلاث السابقة ، وكانت نتائج التقدير والقياس الإحصائي كما يلي :

أولا : دالة الطلب على النقل البحري للسلع

$$(15) \quad \ln(SG_t) = a_0 + a_1 \ln(PS_t) + a_2 \ln(PL_t) + a_3 \ln(Y_t) + E_t$$

$$\ln(SG) = -4.940 - 0.677 \ln(PS) + 1.797 \ln(PL) + 0.872 \ln(Y) - 0.280D \quad (16)$$

$$(-1.206) \qquad (2.789) \qquad (2.307) \qquad (-4.470)$$

$$R^2 = 0.936 \qquad SE = 8.938 \qquad DW = 2.819$$

وباستخدام صيغة اللوغاريتميات المزدوجة، تشير النتائج الى ان جميع الاختبارات الاحصائية تفسر لنا قوة العلاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع، فقد ارتفعت درجة الاهمية لجميع معاملات المتغيرات المستقلة بالقياس الى درجة الاهمية في المعادلة رقم (٦) كما هو مبين في اختبار (t) كما ارتفعت قيمة (Dw) من ٢,٣٦٤ في المعادلة رقم (٦) الى ٢,٨١٩ في المعادلة رقم (١٦) كما ارتفع معامل التحديد من ٠,٨٥٠ في المعادلة رقم (٦) الى ٠,٩٣٦ في المعادلة رقم (١٦).

ثانيا : دالة الطلب على النقل البحري للركاب

الصيغة الأولى :

$$(17) \quad \ln(SP_t) = b_0 + b_1 \ln(PS_t) + b_2 \ln(PA_t) + b_3 \ln(Y_t) + Dt + E_t$$

(18) $\ln(SP)=29.211-9.267 \ln(PS) + 8.026 \ln(PA) - 0.155 \ln(Y) + 0.325 D$

(-2.195) (0.204) (-0.378) (1.715)

$R^2 = 0.659$ SE = 0.1723 DW = 2.068

الصيغة الثانية المعدلة :

(19) $\ln(SP_t) = b_0 + b_1 \ln(PS_t) + b_3 \ln(Y_t) + Dt + E_t$

(20) $\ln(SP_t) = 29.068 - 9.027 \ln(PS_t) - 0.137 \ln(Y_t) + 0.357 Dt$

(-2.341) (-0.357) (3.564)

$R^2 = 0.658$ SE = 0.164 DW = 2.083

وباستخدام صيغة اللوغاريتميات المزدوجة فان تقابل نتائج الدراسة تشير الى تشابه الاختبارات الاحصائية بين المعادلة رقم (١٢) والمعادلة رقم (١٨) وكذلك المعادلة رقم (١٤) والمعادلة رقم (٢٠) . ويمكننا تلخيص نتائج تقدير النماذج المختلفة لدوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بالصيغة اللوغاريتمية المزدوجة في الجدول رقم (٣-٨) التالي :

جدول رقم (٣-٨) تقديرات مرونات الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب

نوع المرونة	دالـــة الطلب		
	نقل السلع	نقل الركاب (١)	نقل الركاب (٢)
مرونة الطلب السعرية	٠,٦٧	٩,٢٦	٩,٠٢٧
مرونة الطلب التقاطعية	١,٧٩٧	٨,٠٢٦	
مرونة الطلب الدخلية	٠,٨٧	-٠,١٥	-٠,١٣٧

ولعل أبرز ما في هذه النتائج أنها جاءت جميعها مطابقة للتوقعات والافتراضات النظرية بخصوص مرونات الطلب المختلفة . فقد أظهرت تقديرات القياس الإحصائي لمعاملات مرونة الطلب السعرية بوضوح أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع قليل المرونة (غير مرن) حيث جاء معامل المرونة أقل من واحد صحيح (٠,٦٧) ، أما

الطلب على خدمات النقل البحري للركاب فتبين النتائج أنه كبير المرونة (مـــرن جــدا) حيث كان معامل المرونة هنا (٩,٢٦) . ويمكننا تفسير هذه النتائج بـــالرجوع إلـــى أن كثيرا من السلع التي تنقل بوسائط النقل البحري لا يتوفر بديل جيد لنقلـــها أو أن تكلفـــة نقلها لا تشكل إلاّ نسبة ضئيلة من قيمتها مما يجعل استجابة الطلب على خدمـــات النقـــل البحري للسلع لأي تغيير في أجور نقل السلع بحرا ضعيفة . ولكن الحال يختلـــف عـــن ذلك كثيرا بالنسبة لنقل الركاب حيث يتوفر وبسهولة كبيرة بديل ممتاز للسفر عن طريـــق الجو والذي يعتبر كذلك أكثر ملاءمة عند معظم المسافرين خاصـــة إذا أخذنـــا عـــاملي الوقت والراحة بعين الاعتبار .

وبالنسبة لمرونات الطلب التقاطعية ، فقد جاءت معاملاتها موجبة الإشـــارة فـــي نتـــائج القياس الإحصائي لها لتؤكد ما افترضته هذه الدراسة من أن النقل البري يعتـــبر بديـــلا للنقل البحري في حالة السلع ، وأن السفر جوا يمثّل بديلا ممتازا للســـفر بـــالبحر لـــدى معظم الركاب إن لم يكن كلهم .

أما تقديرات معاملات مرونة الطلب الدخلية فكانت أقرب ما تكون إلى الواقع العملـــي . ففي حين جاءت موجبة الإشارة بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري للســـلع ممـــا يعني أن نقل السلع بوسائط النقل البحري يعتبر أمرا عاديا ، جـــاءت ســـالبة الإشـــارة بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري للركاب ، مما يعني أن أي زيادة في متوســـط دخل الفرد الحقيقي تؤثر إيجابيا على أعمال النقل البحري للســـلع ، ولكـــن المســـافرين ينظرون إلى السفر بحرا على أنها (سلعة أو خدمة رديئة) بالمعنى الاقتصـــادي ، وأن أي زيادة في دخولهم تجعلهم يتحولون من السفر بواسطة البحر إلى السفر بوسائط النقـــل البديلة الأخرى .

٣-٥ التطبيقات العملية للنتائج

تقضي التحليلات النظرية الاقتصادية بأن الطلب على أيّ سلعة أو خدمة يتوقف على الدخل وسعر السلعة أو الخدمة نفسها وأسعار السلع والخدمات الأخرى البديلة منها والمكملة لتلك السلعة أو الخدمة بالإضافة إلى عدد من العوامل الأخرى كأذواق وميول المستهلكين وتوقعاتهم بالنسبة للأسعار والدخل . وقد تناولت هذه الدراسة الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب بالتحليل والقياس الإحصائي لدوالّ الطلب عليها باستخدام بيانات عن حركة النقل البحري عبر ميناء العقبة الأردني خلال الفترة ١٩٨٥ – ١٩٩٨ .

وقد جاءت نتائج القياس الإحصائي لدوالّ الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب منسجمة مع التحليلات النظرية لتأثير العوامل المختلفة على الطلب على هذه الخدمات بما فيها التطورات السياسية والاقتصادية ، وما ينجم عنها من تأثيرات على تحركات الأفراد وحركة التجارة الخارجية بين الدول وانعكاسات ذلك على أعمال النقل البحري للسلع والركاب ، بصورة يصبح معها من <u>الممكن والمقبول</u> تعميمها . وهذا يدفعنا إلى التمعّن في هذه النتائج وفحصها بهدف التعرّف على ما تحمله من مؤشرات أو دلالات عملية وما يمكن استخلاصه من استنتاجات بشأنها .

بعض هذه الاستنتاجات تخص الدول والحكومات لتساعدها في رسم السياسات الاقتصادية المناسبة لقطاع النقل البحري بكافة فعالياته . والبعض الآخر منها يهمّ الشركات والمؤسسات العاملة في مجال نقل السلع والركاب بحرا عند اتخاذها قرارات تتعلق بتحديد أسعار خدماتها والاستثمار والتطوير الكمّي والنوعي لأعمالها . وأهم هذه الدلالات والاستنتاجات :

أ- تشير النتائج بوضوح إلى أهمية متوسط الدخل الفردي الحقيقي في تحديد الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب، وهذا يعني بالضرورة أن الدول في

سعيها لتحقيق معدلات نمو مرتفعة للدخل الفردي الحقيقي فيها ، سواء من خلال جهود التنمية الاقتصادية الشاملة فيها أو من خلال تبنيها لبرامج التصحيح الاقتصادي من أجل تصويب الإختلالات الهيكلية في اقتصاداتها ، مطالبة بالعمل على توفير البنية التحتية الملائمة من تشريعات ومرافق وتسهيلات وحوافز في قطاع النقل البحري وتطويرها في الوقت المناسب لتمكينه من تلبية احتياجات الطلب المتزايد على خدمات النقل البحري نتيجة هذا النمو الاقتصادي وحتى لا تكون عائقا أمام تحقيق هذا الهدف .

ب-وفي نفس الوقت ، فإن أهمية متوسط الدخل الفردي الحقيقي في تحديد حجم الطلب على خدمات النقل البحري بنوعيها تلزم الشركات والمؤسسات العاملة في هذا المجال أن تراقب معدلات النمو في متوسط الدخل الفردي الحقيقي في مختلف الدول وأن تكيّف عملياتها من حيث الخطوط والقدرة التشغيلية بصورة تمكنها من اغتنام الفرص الناتجة عن التباين في تطور الطلب على خدمات النقل البحري بين هذه الدول وتعظيم العائد على استثماراتها .

جـ-من المعروف أن سياسات التسعير المناسبة تتوقف على درجة مرونة الطلب السعرية للسلعة أو الخدمة المباعة . فمن المناسب تخفيض السعر في حالة ما يكون الطلب على السلعة أو الخدمة مرنا أو كبير المرونة ورفعه إذا كان الطلب غير مرن أو قليل المرونة ، لأن ذلك سوف يؤدي في الحالتين إلى زيادة إجمالي الإيرادات ومن ثمّ زيادة الأرباح . ولكن عكس ذلك يعتبر سياسات غير حكيمة لأنها ستؤدي إلى انخفاض إجمالي الإيرادات وبالتالي تقليل الأرباح . وفي حالتنا هذه ، فإن انخفاض مرونة الطلب السّعريّة لنقل السلع بحرا (الطلب غير مرن : معامل المرونة < ١) يعني أن رفع أسعار نقل السلع بحرا بنسبة معينة سوف يؤدي إلى انخفاض حجم السلع المنقولة بحرا بنسبة أقلّ منها ، مما يزيد من إجمالي الإيرادات التي ستحققها الشركات العاملة في هذا المجال . ولكن تخفيض هذه الأسعار سيؤدي حتما

إلى نقص ملحوظ في إجمالي إيراداتها بسبب ضعف استجابة الطلب لمثل هذا التخفيض في الأسعار. ولكنه من الضروري عدم المغالاة برفع الأسعار ، لأن ذلك يؤدي إلى رفع المرونة السعرية.

د- ولكنّ الصورة تبدو مختلفة وعكس ذلك تماما بالنسبة لسياسات التسعير في خدمات نقل الركاب بحرا نظرا لارتفاع مرونة الطلب السعرية هنا (الطلب مون : معامل المرونة > ١) . وعليه ، ليس من الحكمة ولا من مصلحة الشركات العاملة في هذا المجال أن ترفع أسعار نقل الركاب بحرا لأن ذلك سيدفعهم وبأعداد كبيرة إلى التحول نحو الانتقال بوسائط نقل أخرى جوا أو برا حسب الظروف . أما بالنسبة لتخفيض أسعار نقل الركاب بحرا ، وإن كانت نتائج قياس المرونة تدل على أن عدد المسافرين بحرا سوف يزداد بنسبة عالية حسابيا، إلا أن ذلك لن يكون عامل جذب كاف لهم للتحول من السفر بوسائط النقل الأخرى إلى السفر بحرا لما في ذلك من جهد ومشقة وما يحتاجه الانتقال بحرا من وقت طويل. وهذا يقودنا إلى الاستنتاج بأن على الشركات العاملة في مجال نقل الركاب بحرا أن تعمل على إدخال تحسينات نوعية في أعمال النقل البحري لديها بدلا من اللجوء إلى سياسة تخفيض الأسعار بهدف جذب أنواع جديدة من المسافرين بالبحر للرحلات والتنزه ، وبالتالي زيادة إيراداتها .

٣-٦ الخلاصة

تضمن هذا الفصل دراسة إحصائية تحليلية لجانب الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بهدف التعرف على أهم العوامل المؤثرة فيه وقياسها إحصائيا باستخدام بيانات فعلية عن حركة النقل البحري في الأردن.

كما احتوى هذا الفصل على تقدير لمرونات الطلب المختلفة على خدمات النقل البحري للسلع والركاب من اجل الاستفادة منها في رسم سياسات التسعير والاستثمار والتسويق.

وقد أبرزت التقديرات الإحصائية لمعاملات دوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع ان حجم السلع المنقولة بحراً يتوقف بصورة ملحوظة على كل من أجور شحن السلع بحراً وأجور نقلها براً كخدمة بديلة، وعلى متوسط الدخل الفردي الحقيقي، بالإضافة الى أهمية التطورات السياسية في المنطقة كما يعكسها المتغير الوهمي المستخدم في القياس الإحصائي. أما بالنسبة لأعداد الركاب المسافرين بحراً، فأظهرت التقديرات الإحصائية لدوال الطلب على خدمات نقل الركاب بحراً أنها هي الأخرى تتوقف على أجور السفر بحراً وأجور السفر جواً ومتوسط الدخل الفردي الحقيقي بالإضافة الى المتغير الوهمي المعبّر عن الأحداث والتطورات السياسية في المنطقة.

كما بينت تقديرات ومرونات الطلب المختلفة أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع غير مرن في حين كانت مرونة الطلب السعرية لنقل الركاب عالية (مرن). وفي نفس الوقت أظهرت نتائج القياس الإحصائي ان نقل السلع بحراً يعتبر "خدمة عادية" حيث كانت مرونة الطلب الدخلية لها موجبة ، في حين كانت سالبة بالنسبة لخدمة نقل الركاب بحراً، مما يجعلها "سلعة رديئة".

كما كانت مرونات الطلب التقاطعية متفقة مع حقيقة أن النقل البري يمثل بديلاً جيداً للنقل البحري للسلع، وفي نفس الوقت فإن السفر جواً يعتبر بديلاً ممتازاً للسفر بحراً.

واحتوى الفصل في نهايته على أهم التطبيقات العملية لنتائج القياس الإحصائي لدوال الطلب ومروناتها.

أما الفصل القادم، فسوف نخصصه لدراسة جانب العرض في خدمات النقـــل البحـــري للسلع والركاب، من أجل التعرف على أهم العوامل المحـــددة لـــه باســـتخدام البيانـــات الإحصائية المتاحة عن الأردن.

الفصـــــل الــرابــــع

عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

٤- عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

٤-١ مقدمـــــــــــة

تضمن الفصل الماضي دراسة إحصائية قياسية لجانب الطلـب علـى خدمـات النقـل البحري للسلع والركاب خلاصتها التوصية في تعديل السياسة الخاصة بـأجور النقـل البحري للسلع والركاب ، فقد أبرزت الدراسة الارتفاع الكبير في المرونـة السـعرية للطلب على خدمات الركاب. أما بالنسبة لنقل البضائع، فقد أبرزت الدراسـة ضعـف مرونتها السعرية وبالتالي فان إرتفاع أجرة هذه الخدمة يعكـس نفسـه فـي ارتفـاع الايرادات الكلية من هذه الخدمة. واستكمالاً للدراسة سيتم في هـذا الفصـل دراسـة عناصر العرض المختلفة والتي تؤثر على صناعة النقل البحري.

ويعرّف عرض سلعة أو خدمة ما، بأنه عدد الوحدات الانتاجية الممكن أو المرغـوب في إنتاجها وتقديمها للسوق في وقت معين وفي ظل أسعار محددة . ومما لا شك فيـه أن عدد الوحدات المنتجة يعتمد على عدة عوامل أهمها:-

٤-١-١ **سعر السلعة** : حيث يعتمد عرض السلعة على سعرها في السوق، وبصـورة عامة، فإنه عند ارتفاع سعر سلعة معينة ، فان توجه المنتج لهذه السلعة يكون نحو زيادة كمية الانتاج منها، وذلك بهدف تحقيق ربح أكبر، ويمكننا القـول بأن العلاقة بين الكمية المعروضة وسعر سلعة معينة هي علاقة طردية. [١]

٤-١-٢ **أسعار خدمات عوامل الانتاج ومستلزماته:** يتم تحديد السعر النهائي لسلعة مـا بناءاً على أسعار مستلزمات عوامل الانتاج التي تدخل في إنتاجها (بالاضافـة لعوامل أخرى). فإذا ارتفعت أسعار مستلزمات الانتاج فانه من المتوقـع أن ينعكس ذلك على الكمية المنتجة من هذه السلعة حيث يؤدي الى انخفاضها،

١- بدوي، د. سمية، ١٩٨٩،اقتصاديات النقل البحري

وذلك بسبب زيادة تكاليف انتاج هذه السـلعة لا سـيما عندمـا تكـون هـذه المستلزمات الاساسية لهذه السلعة مقارنة بسلع اخرى تعتمد بصورة أقل علـى هذه المستلزمات التي ارتفعت أسعارها. وينتج عن ذلـك بعـض الفـروق النسبية في أرباح إنتاج السلع المختلفة مما يؤدي الى تغيير خطـط الانتـاج لمختلف السلع، بحيث يكون ذلك لصالح السلع التي تزداد أرباحها النسبية.

٤-١-٣ **أهداف الوحدة الانتاجية** : تفضل بعض الوحدات الانتاجيـة التركـيز علـى انتـاج نوع محدد من السلع وذلك كبديل لسلعة ارتفع سعرها و يـؤدي هـذا الانتاج الى عدم ارتفاع في سعر السلعة التي ارتفع سعرها أولاً. الا أنـه اذا كان الانتاج الإضافي للسلعة (الزيادة في الانتاج) يتطلب درجة عالية مـن المخاطرة فان ذلك قد يؤدي احيانا الى انخفاض في مستوى انتاج هذه السـلعة الاضافية من قبل المنتجين الذين لديهم درجة منخفضة من الاستعداد لقبـول المخاطرة

وفي بعض الحالات فانه يتم زيادة الانتاج بهدف اغراق السوق من سـلعة معينـة ففي مثل هذه الحالات يتم عرض كميات كبيرة لا تحقق ارباحـاً للمنتـج، وإنمـا يمارس ذلك المنتج الذي له قوة احتكارية حيث يتحمل خسائر في سـبيل القضـاء على المنافسين والانفراد بالسوق او السيطرة عليه.

٤-١-٤ **استخدام التكنولوجيا في الصناعة** : ساهم التقدم الكبير في وسـائل الانتـاج والصناعة في زيادة متوسط انتاجية الفرد الى درجة كبيرة وبالتـالي زيـادة الكمية المعروضة من سلعة معينة , ومما لا شك فيه ان عمليـات الابتكـار والذي يعني التوسع في استخدام الطرق والوسائل الجديدة في مجال التطبيـق العملي ، تساهـم بدرجة كبيرة في زيادة عرض السلع المختلفة كما ان

الاختراع والذي يعني اكتشاف طرق او وسائل جديدة لم تكن معروفة من قبل في عملية الانتاج تساهم ايضا في زيـــادة كميـــة الانتـــاج وبالتـــالي الســـلع المعروضة [١]

٤-٢ الاتجاه الحديث للاسطول التجاري الاردني

حققت بعض الدول نجاحاً في زيادة حجم أسطولها البحري التجـــاري مقارنـــة بـــالدول الاخرى، كما حصل نوع من التقلص في حجـــم اســـاطيل بعـــض الـــدول. وبالنســـبة للاسطول الاردني، فقد تغير حجمه خلال السنوات العشرين الماضيـــة إلا أنـــه بقـــي متواضعاً طـــوال هذه الفترة.

ويبين الجدول التالي حجم الاسطول البحري التجاري الاردني من حيث الحمولة خـــلال الفترة الواقعة بين ١٩٨١ و ١٩٩٩ للبواخر التي تزيد حمولتها الاجمالية المسجلة عـــن ٥٠٠ طن.

جدول رقم (٤-١) حمولة الاسطول التجاري البحري الاردني

السنة	اجمالي الحمولة الصافية المسجلة(GRT) (بالالف طن)
١٩٨١	١٨
١٩٨٢	٤٢
١٩٨٣	٤٢
١٩٨٤	٤٢
١٩٨٥	٤٥,٢
١٩٨٦	٣٦,٢
١٩٨٧	٢٧,٢
١٩٨٨	٢٤
١٩٨٩	٣٣
١٩٩٠	١١
١٩٩١	١١
١٩٩٢	١١
١٩٩٣	١١
١٩٩٤	٢٠
١٩٩٥	٥٠
١٩٩٦	٥٠
١٩٩٧	٥٠

المصدر: مصادر متعددة (تجميع الباحث)

١-مرجع سابق

يتضح من الجدول رقم (٤-١) أعلاه أن حجم الاسطول البحري التجاري الاردني بقي متواضعا طوال الفترة المذكورة حيث بلغ أكبر حجم وهو ٥٠,٠٠٠ طن عام ١٩٩٥ في حين بلغ أدنى حجم وهو ١١,٠٠٠ طن خلال الأعوام ١٩٩٠-١٩٩٣.

ويقتصر حجم الاسطول الوارد أعلاه فقط على السفن التجارية التي تزيد حمولتها الاجمالية المسجلة (Gross Registered Tonnage) عن ٥٠٠ طن. وقد اقتصرت ملكية هذه السفن على الخطوط البحرية الوطنية الاردنية ، ويتضح من الجدول أيضا ان حجم ونوع الاسطول البحري الاردني لا يكفي لخدمة الصادرات والواردات الاردنية من مختلف الانواع والمناطق الجغرافية، وذلك بسبب ارتفاع حجم الصادارت الاردنية وحاجتها لعدد كبير من سفن البضائع الصب بصورة خاصة.

وبالرغم من نمو حجم الاسطول الاردني خلال بعض السنوات، الا أنه يلاحظ أيضاً تراجع لحجمه في بعض السنوات الاخرى ، وقد بلغت الزيادة في حجم الاسطول لعام ١٩٩٧ مقارنة بعام ١٩٨١ ، ٣٢ الف طن مسجل أي بنسبة ١٧٧%. ويعود السبب في انخفاض حجم الاسطول البحري في الفترة الماضية الى عدة عوامل أهمها:-

- وجود نظام تسجيل سفن غير مرن كثيراً ما يؤدي الى احجام المستثمرين الاردنيين والاجانب عن الاستثمار في امتلاك السفن ورفع العلم الاردني عليها.
- وجود نظام ضريبي لا يمنح قطاع النقل البحري الاردني الحوافز بالمقارنة مع الدول الاخرى التي تمنح بعض نظمها بعض الاعفاءات والتيسيرات الضريبية.
- عدم وجود تشريعات خاصة تلزم الشركات المستوردة أو الشركات المصدرة لنقل الواردات والصادرات الاردنية على بواخر اردنية، بالمقارنة مع بعض الدول التي تمنح تمييزاً أو تفضيلاً لسفنها الوطنية في نقل صادراتها ووارداتها كوسيلة لدعم اسطولها التجاري.
- ارتفاع كثافة الاستثمارات المطلوبة في هذه الصناعة، وانخفاض العائد على هذا الاستثمار.

-عدم توفر الخبرات الفنية والادارية والتجارية اللازمة لمثل هذه الصناعة.

أما بالنسبة لحجم الاسطول الاردني من حيث جنسية رأس المال وبغض النظر عن العلم الذي ترفعه البواخر، فهو كالآتي:-

جدول رقم (٤-٢) حجم الاسطول بالنسبة لجنسية راس المال الاردني (الاعلام الاجنبية)

السنة	الحمولة الاجمالية المسجلة بالطن (GRT)
١٩٩٠	٣١٠٠
١٩٩١	٦٩٠٠
١٩٩٢	١٧٢٠٠
١٩٩٣	٢٦٣٠٠
١٩٩٤	٢٥٧٠٠
١٩٩٥	٢٢٠٠٠
١٩٩٦	٢٣٠٠٠
١٩٩٧	٢٧٠٠٠
١٩٩٨	٣٢٠٠٠
١٩٩٩	٢٨٠٠٠

المصدر: مصادر متعددة (تجميع الباحث)

ويتضح من الجدول رقم (٤-٢) ما يلي:-

أ- بدأ الاستثمار الاردني بامتلاك سفن لا ترفع العلم الاردني في بداية التسعينات وذلك بشراء سفن ركاب لخدمة خط العقبة - نويبع حيث كان هذا الخط يعتمد على السفن المستأجرة والتي ترفع أعلاماً أجنبية.

ب- ازداد وبصورة تكاد تكون مستمرة (باستثناء بعض التغيرات عام ١٩٩٤ و عام ١٩٩٥) حجم السفن التي ترفع علماً غير اردني.

ج- انخفض حجم السفن التي ترفع علماً غير اردني عام ١٩٩٩ مقابل ارتفاع في حجم السفن التي ترفع العلم الاردني، ويعود السبب في ذلك الى تبسيط اجراءات

تسجيل السفن في الاردن، وتوجه بعض ملاك السفن لرفع العلـــم الاردنـــي بـــدل الاعلام الأخرى.

ويشار الى ان نسبة كبيرة من حجم الاسطول البحري الاردني تستخدم في خدمة النقــل البحري لدول مناطق اخرى (Cross Trading) سواء كان من خــلال تــأجير البواخـــر لفترات محددة (Time Charter) أو لرحلات معينة (Voyage charter). وبالتالي فإن خدمــة البواخر الاردنية للتجارة الاردنية سواء الصادرات او الواردات أصبحت محدودة جــداً، ولكنها لا تزال تمثل مصدراً جيداً لتحقيق العملة الحرة من خلال اجور الشـــحن التـي تحققها.

٤-٣ عرض السفن التجارية

من المعروف أنه عندما يحصل ارتفاع في الطلب على سلعة أو خدمة ما ، أنه قــــد لا يكون من الممكن دائماً ان يتم عرض فوري يفي لاشباع هذا الطلب الزائد والمفـــاجئ لهذه السلعة أو الخدمة. فمن الضروري انقضاء بعض الوقــت لتوفـير الزيــادة فـــي عرض السلعة المطلوبة ومن الطبيعي أنه خلال هذا الوقت فان النقص الحــاصل فـــي العرض من السلع أو الخدمة سيؤدي الى زيادة في الثمن . وهذا ينطبق على خدمــات النقل البحري أيضا. فعند ارتفاع مفاجئ في الطلب على نوع معين من البواخـــر لنقــل بضائع معينة من منطقة جغرافية معينة ، فإن السفن المتواجدة فـــي تلــك المنطقـــة أو بجوارها يزداد الطلب عليها لفترة محددة ولحين وصول بواخر أخـــرى مـــن منـــاطق اخرى، وفي حالة استمرار الارتفاع في الطلب على هذا النوع من الســفن فـــان ذلــك يؤدي لارتفاع في اجور النقل لهذه البضائع المطلوب نقلها من تلك المنطقة.

كما أنه عند استمرار الارتفاع في الطلب فان ذلك يؤدي الى اعادة تجهيز البواخر التـي كانت موقوفة مؤقتاً (Laid Up) وتمثل طاقة معطلة بل يمكن القول أن الاستمرار ايضـاً يؤدي الى زيادة في الطلب لبناء بواخر جديدة للوفاء بمتطلبات السوق .

وبصورة عامة، فإن ارتفاع الثمن يؤدي الى زيادة في العرض، والأمر يتوقف على ما يعرف بمرونة العرض ، أي درجة استجابة العرض للتغيير في الثمن، فبعض السلع نتيجة لارتفاع أثمانها في السوق يمكن زيادة عرضها في الفترة القصيرة وذلك لوجود كميات مخزونة منها أو لأنه يوجد طاقة لانتاجها لم تكن مستغلة. وفي حالات اخرى فان ارتفاع الثمن لا يترتب عليه زيادة إلاّ بعد انقضاء فترة أي بعد بناء قوة انتاجية جديدة. أما في النقل البحري، فان مرونة العرض (أي معدل التغيير الذي يحدث في عرض السفن نتيجة لحدوث تغيير في مستوى النوالين)[١] تتأثر بعدة عوامل فنية تتأثر هي الاخرى بمرور الزمن. وهذا يعني أن مرونة عرض البواخر تكون قليلة نسبياً في المدة القصيرة من حدوث ارتفاع في الطلب، بينما يكون العرض أكثر مرونة بعد انقضاء عدة سنوات أي بعد بناء سفن جديدة.

وبالرغم من أهمية عامل الزمن كما هو وارد أعلاه، الا أنه من الجدير بالملاحظة أنه في حالة انخفاض مستوى اجور النقل البحري فان عامل الزمن يفقد أهميته وذلك أن مشغلي البواخر سوف لا يتخذون قراراً فورياً بتوقيف سفنهم عن العمل أو بيعها كحديد خردة ما دامت اجور النقل التي يتم تحصيلها تغطي التكاليف المباشرة لتشغيلها. كما أن اتخاذ مثل هذا القرار يتطلب وقتاً قصيراً جداً مقارنة بالوقت اللازم لاعادة تشغيل سفينة موقوفة (Laid Up) أو الوقت اللازم لطلب وبناء سفينة جديدة.

وخلال المدى القصير، فإن عرض فراغات السفن(وسنطلق عليه عرض السفن) يتولد من السفن العاملة كاملة التجهيز، فعند حدوث زيادة في الطلب، فإن عدد السفن التي ستتقدم للوفاء بهذا الطلب الفوري سيقتصر على عدد محدود للغاية ولا يمثل الا نسبة ضئيلة من الحمولة الاجمالية للأساطيل في العالم، والسبب في ذلك هو ان الطلب غالباً ما يكون محدداً لنقل نوع معين من البضائع ومن منطقة جغرافية معينة لمنطقة جغرافية أخرى، وبالتالي فإن عدد البواخر المتوفرة والتي تستطيع الوفاء بذلك هو عدد

١- مرجع سابق

محدود جداً حيث أن البواخر الاخرى إما أن لا تنطبق عليـها الشـروط المطلوبـة أو تكون متواجدة في مناطق اخرى سواء مرتبطة بخط منتظم معين أو مؤجرة أو تحـت الاصلاح.

إلا أنه من الجدير بالملاحظة، أنه نظراً لتحسن وسائل الاتصـالات وزيـادة سـرعة البواخر، فقد أصبح من السهل تحريك البواخر من منطقـة لأخـرى، وبالتـالي فـان عـرض السفن للوفاء بطلب زائد عليها هو أكثر مرونة من عرض السلع الرأسـمالية الأخرى والتي لها نفس القيمة [1] ويمكن القول أنه في حالة توفـر البواخـر اللازمـة للوفاء بالعرض الزائد من البضائع فان هذا الوضع لا يؤدي الى زيادة في أسعار النقـل البحري.

أما عند استخدام كافة السفن كاملة التجهيز للعمل والمعروضة في السوق والاسـتمرار فـي الطلـب على البواخر، فإنه يصبح عندئذ من الضروري إعادة تجـهيز البواخـر الموقوفة (Laid Up)، الأمر الذي قد يصاحبه بعض الارتفاع في أسعار النقل البحـري وذلك لتغطية مصاريف اعادة تجهيز وتشغيل هذه السفن. أما في حالة انخفاض حجـم هذه السفن المعاد تجهيزها وتشغيلها أو عدم توفرها، فإنه من الواضح عندئذ أنه سـيبرز تنافس بين الشاحنين على السفن المتوفرة لنقل بضائعهم ، مما يؤدي الى ارتفـاع فـي أسعار النقل البحري.

ومع ارتفاع الطلب على هذه السفن ، فإن ذلك قد يتطلب بناء سفن جديدة، إلا أنه مـن المعروف أن بناء السفن الجديدة يستغرق في أحسن الاحوال عدة شهور، الأمر الـذي يؤدي الى ارتفاع كبير في أسعار النقل البحري وما يترتب على ذلك من تحقيق مـلاك السفن لارباح كبيرة . لا تعكس هذه الارباح مستوى الارباح العادي التي يتم تحقيقـها في الظروف العادية، ومن ثم يطلق عليها اسم (الارباح الاضافية) وذلك لتمييزها عن

١-مرجع سابق

الارباح العادية [1] وكما أن ملاك البواخر يحققون "أرباحاً إضافية" في فترات يندر فيها تواجد السفن المعروضة للوفاء بالطلب عليها خلال هذه الفترات، فانهم يعانون أيضاً خلال أوقات أخرى يحصلون خلالها على أرباح أقل من الارباح العادية وتبرر لهم الاستمرار في تملك وتشغيل البواخر .

وهنا يجدر الاشارة الى انه عند النظر الى الاستثمار في تملك وتشغيل البواخر، فانه يتم احتساب معدل الارباح على المدى الطويل وليس القصير، وهذا يؤدي الى عملية فصل بين الملاك العمالقة الذي يملكون الموارد سواء المالية او غيرها والكافية لاستمرارهم في التشغيل ولو بتحقيق خسارة وبين أولئك الملاك الذين لا يملكونها وهؤلاء سرعان ما يتوقفون ويختفون من السوق.

ومن المعروف انه عند زيادة الطلب على نوع معين من السفن، فانه تزداد طلبات بناء السفن الجديدة من احواض بناء السفن المختلفة. الا انه ومن الجدير بالذكر أنه خلال الاوقات التي يستغرقها بناء السفن الجديدة المطلوبة لتلبية هذا الطلب والتي قد تصل الى عدة سنوات في بعض الاحيان ، فقد يصبح عرض السفن غير مرن بطريقة مفاجئة وذلك عندما تكون كل حمولات السفن مشغولة الا ان هذه الفترة تكون قصيرة نسبياً.

٤-٤ مواصفات السفن: من الممكن التعرف على مواصفات السفن والتي دائماً ترتبط بالخدمات البحرية التي تؤديها السفن، أهم هذه العوامل هي:-

- الوزن: ويطلق هذا اللفظ على عدد من المصطلحات المتعلقة بكمية البضائع التي تحملها السفينة او تتعلق بوصف للسفينة نفسها وهي:-

---

١-مرجع سابق

أ- الحمولة الساكنة الكلية (Total Dead Weight Capacity): وهي المجموع الاجمالي بالاطنان المترية .

ب- الحمولة الكلية المسجلة (Gross Registered Tonnage): وتعرف بأنها حجم مجموع الفراغات الداخلية بالسفينة مقدرا بوحدات تعادل ١٠٠ قدم مكعب للطن الواحد (٢,٨٣١٦٧ متراً مكعبا).

ج- الحمولة الساكنة الكلية من البضائع: (Dead Weight Cargo Capacity): وتساوي مجموع حمولة السفينة مطروحاً منها الوقود والمخازن ومياه الشرب.

د- خطوط الحمولة القصوى (Load Lines) وهي علامات توضع بوسط السفينة وعلى جوانب بدنها بوضوح وتسهل رؤيتها، وتشير هذه العلامات إلى أقصى غاطس مسموح به للسفينة تحت ظروف مختلفة مثل منطقة شمال الأطلسي في الشتاء وفي المنطقة الاستوائية وكذلك في المياه الباردة . وبناءً على غاطس السفينة وفي المنطقة التي تعمل أو تمر فيها يتم تحديد كمية البضائع المسموح تحميلها بغض النظر عن توفر الفراغات اللازمة لتحميلها في عنابر السفينة.

ويمثل الجدول رقم (٤-٣) قائمة للسفن التي ترفع العلم الاردني طبقا للتصنيفات الواردة اعلاه.

جدول رقم (٤-٣) قائمة السفن التي ترفع العلم الاردني

اسم الباخرة	النوع	الحمولة الساكنة الكلية DWT	الحمولة الكلية المسجلة GRT	الغاطس Draft
١- الحسا	بضائع سائبة	١٥٧٨٦	٩٦٥٤	٨,٨٨ متر
٢- الصافي	بضائع سائبة	١٧٦٠٥	١٠٩٢٢	٩,٣٧ متر
٣- ياسمين	بضائع دحرجة	٤٤٧٠	٤١٥١	٦,٠١ متر
٤- مأرب	بضائع سائبة	٢٢٧٩	٢١٠٨	٤,٨٤ متر
٥- نور	سفينة حاويات	٦٦٣٥	٥٠٩٧	٦,٦٥ متر

المصدر : سجلات الشركة الدولية لادارة البواخر ١٩٩٩

- الحمولة التكعيبية (Cubic Capacity): ويقصد بـها الفراغـات المتوفـرة بالسـفينة لتحميل السلع، اذ أحياناً يتم ملء عنابر السفينة بالكـامل بالبضـائع دون أن يصـل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى المسموح بها في تلك المنطقة، والنتيجة في مثـل هذه الحالة هو أن تكعيب البضائع قد يكون أحد العوامل التي تحدد قـدرة السـفينة على تحميل المزيد من السلع الممكن نقلها. وعلى ذلك فان وزن السلع قد لا يكـون هو القيد الوحيد على قدرة السفينة على نقلها. فبعض السلع الثقيلة الوزن والقليلـة الحجم مثل سبائك الحديد والرصاص والذهب وكذلك بعض المواد الخام يتم تحميـل الكمية الوزنية الكاملة والتي تصل بغاطس الباخرة إلى الحد الأقصى المسموح بـه دون أن تكون عنابر الباخرة قد امتلأت تماماً. وعكس هذه السـلع تمامـاً، فـإن البضائع الخفيفة الوزن الكبيرة الـحجم مـثل الصوف والقطن فإنها تملأ فراغـات السفينة المتاحة في العنابر ولكن دون ان يصل غاطسها لأقصى المسموح به.

ويعرف معامل التستيف (Stowage Factor) بأنـه العلاقـة بيـن وزن البضاعـة المنقولة وحجمها ويساوي هذا المعامل عدد الأقدام المكعبـة التـي يشـغلها الطـن الوزني الواحد في أماكن تحميل البضائع في السفينة.

ويحسب معامل التستيف للبضائع السائبة (Bulk Cargo) علـى أسـاس أن الطـن الحجمي الواحد يعادل ٤٠ قدماً مكعباً من فراغات السفينة. وكذلك على أسـاس أن الطن الوزني هو الطن الطولي. وعلى ذلك فان معامل تسـتيف بضاعـة معينـة يساوي وحدة الواحد (واحد صحيح) عندما يكون الطن الحجمي من هذه البضاعـة يساوي الطن الوزني منها. وكذلك فان البضائع ذات معامل التستيف العالي يشـغل الطن الوزني منها فراغاً حجمه يزيد عن ٤٠ قدماً مكعباً، وعكـس ذلـك صحيـح بالنسبة للبضائع ذات معامل التستيف القليل.

ويذكر أن لطريقة تغليف النوع الواحد من السلع ونسبة الرطوبة تأثير علـــى قيمـــة معامل التستيف لنفس النوع.

ويتم تحديد سعة عنابر السفينة باستخدام الأساسين التاليين :-

١-على أساس تستيف الحبوب (Grain Capacity) :وتحدد هذه الطريقـــة ســـعة العنابر عند تحميلها بالسلع السائبة (Bulk) بعد خصم الحجـــم الـــذي تشـــغله الفواصل (Bulk Heads) والكمرات والبروزات الأخرى التي قـــد توجـــد فـــي العنابر.

٢-على أساس تستيف البالات (Bale Capacity): ويستخدم هذا الأســـاس لتحديـــد سعة عنابر السفينة عند نقل حمولتها من السلع المعبأة في بـــالات أو عبـــوات تغطية متماثلة.

ويبين الجدول رقم (٤-٤) حمولات البواخر التي ترفع العلم الاردني علـــى اســـاس تستيف الحبـــوب (Grain Capacity) وكذلك حمولاتها على اســـــاس تستيـــف البالات (Bale Capacity).

جدول رقم (٤-٤) حمولات السفن الاردنية

الباخرة	Grain Capacity	Bale Capacity
الحسا	١٩٤٨٥ م٣	١٨٦٤٧ م٣
الصافي	٢١٨١٨ م٣	٢١٣٢٩ م٣
ياسمين	١٠,١٠٣ م٣	٨٥٠٨ م٣
مأرب	٣٨٢٢ م٣	٣٧٥٥ م٣
نور	TEU ٣٣٦	

المصدر الشركة الدولية لادارة البواخر ١٩٩٩

٤- ٥ أنواع السفن التجارية

يمكن تقسيم السفن التجارية بصورة عامة من حيث الأغراض المستخدمة لاجلها إلى قسمين رئيسين:-

أولا: **سفن البضاعة** : ويقصد بها السفن التي تحمل نوعا أو اكثر من البضائع وتقسم إلى عدة أنواع هي:

أ- سفن البضائع العامة (General Cargo) وتشمل:

أ-أ- سفن البضائع التقليدية(Conventional Break Bulk Ships) وعادة ما تعمل هذه السفن على خطوط منتظمة وتنقل انواعا محددة من البضائع وعادة ما تكون هذه السفن مجهزة بروافع متعددة، ويكون لها عدد من العنابر التي عادة تكون مزدوجة الاسطح وتقسم الى قسمين:

١- سفن نقل البضائع المبردة(Refrigerated Ships): وتقوم بنقل البضائع المبردة سواء اللحوم والاسماك أو الخضروات.

٢- سفن نقل المواشي(Live Stock Carriers): وتستخدم لنقل المواشي ، حيث يتوفر عليها الامكانات اللازمة لرعاية اعداد كبيرة من المواشي سواء من ناحية المياه أو الغذاء أو النظافة.

أ-ب- سفن البضائع العامة المتخصصة وتشمل الأنواع التالية:-

أ-سفن الحاويات: وتعتبر سفن الحاويات من سفن البضائع العامة بعد تعديلها لتصبح متخصصة في نقل الحاويات فقط. ومن اهم مزايا استخدام سفن الحاويات نتيجة لعدة عوامل أهمها امكانية تحميل عدد كبير من الحاويات على باخرة واحدة، وزيادة في سرعة البواخر وبالتالي تقليل زمن الرحلة سواء البحرية او فترة مناولة البضائع في الموانئ بالاضافة الى المحافظة على البضائع ضد التلف او الفقدان.

ب-حاملات الصنادل Barge Carrying Ships: ويعتبر هذا النوع من السفن الجديدة من ناحية مناولة البضائع، حيث لا تحتاج السفنية الام للدخول الى ميناء لتفريغ أو تحميل حمولتها، وانما تقوم وبروافع ذاتية بتفريغ أو تحميل الصنادل في منطقة المخطاف خارج الميناء المحمية. ومن أهم مزايا هذا النظام هو تقليل تكاليف السفن المتعلقة برسوم الموانئ او امكانية تفريغ البواخر في الموانئ ذات الاعماق الصغيرة أو التي تتمتع بمعدات مناولة بضائع ذات امكانيات محدودة.

وفي حالة استخدام سفن نقل الصنادل يتم تسليم البضائع مباشرة الى المستورد، الامر الذي يعتبر تعويضاً عن ارتفاع بعض التكاليف التشغيلية لهذا النوع من السفن، مقارنة بالخدمات التقليدية للبضائع.

جـ- السفن متعددة الأغراض(Multi Purpose Ships): وعادة تعمل هذه السفن لخدمة خطوط منتظمة، ويتم شحنها بالانواع المختلفة من البضائع سواء بالحاويات أو الطبالي أو الصنادل وعادة ما يكون عليها عدد كاف من الروافع الملائمة لمناولة البضائع.

ب-سفن البضائع الصب (Bulk Carriers):

وتقسم إلى عدة أشكال هي:

أولاً- **سفن البضائع الصب الجافة(Dry Bulk Ships)**: وتقوم هذه السفن بنقل البضائع السائبة والتي غالباً ما تكون ذات وزن ثقيل مثل الفوسفات وخامات الحديد، وتتميز العنابر بفتحات واسعة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ وبعضها مزود بعدد من الروافع لخدمة كافة العنابر. وتتميز غالبية هذا النوع من السفن بالعمل كسفن جوالة ولا تخدم خطوطاً

منتظمة ويستخدم بعضها لنقل المواد الغذائية السائبة والبعض الآخر لنقل الفحم والحديد الخام وكذلك الخشب "Logg Carriers".

ثانياً- **سفن البضائع الصب السائلة (الناقلات)**: وتشمل ناقلات النفط والغاز الطبيعي والناقلات المشتركة. وتتميز هذه السفن بعنابر ذات تقويات طولية وعرضية وذلك لمنع تحرك البضائع المحملة على مستوى طول وعرض الناقلة وبالتالي المحافظة على اتزان الناقلة.

ثانياً: **سفن الركاب**: وتستخدم لنقل الركاب والسيارات ، والبعض يكون مزوداً بأماكن معيشة لنقل الركاب في رحلات طويلة، بينما البعض الاخر يستخدم لنقل الركاب في رحلات قصيرة وبالتالي لا تتوفر عليها أماكن معيشة.

وتشمل الأنواع التالية:-

أ- سفن الدحرجة (Roll on -Roll off)

ب- الهوفركرافت (Hoovercraft): وتتميز بسرعتها العالية وعادة تستخدم بين الموانئ القريبة ويسير على وسادة هوائية.

جـ- الهيدروفويل (Hydrofoil): كذلك تتميز بسرعتها العالية مقارنة بالبواخر التقليدية كما تتميز بصغر حجمها مما يمكنها من الخدمة بين موانئ صغيرة نسبياً.

أما بالنسبة **لتقسيم السفن من حيث طريقة تشغيلها** فيمكن أن يكون كالآتي:-

أولاً- السفن التي تخدم خطوطاً منتظمة بتردد وانتظام معروفين في السوق الذي تخدمه وحسب جداول إبحارا معروفة ومعلنة مسبقاً وبموانئ تحميل وتفريغ متكررة واجرة نقل ثابتة إلى حد ما. وتعمل مثل هذه السفن في العادة ضمن نظام مؤتمرات الخطوط الملاحية (Liners Conferences).

ثانياً- السفن الجوالة (Tramp Ships) : والتي لا تستخدم منطقة معينة في العالم، بل تجول كافة المناطق بحثا عن البضائع في المناطق المتوفرة بها، وتخضع أجور هذه البواخر عادة للعرض والطلب، حيث لا تعمل ضمن نظام مؤتمرات الخطوط الملاحية.

ويتم تأجير البواخر إما بالنقل على أساس أجرة محددة للطن الواحد أو أجرة يومية محددة لرحلة معينة أو على أساس العقد العاري (Bareboat).

ويعرف عرض حمولات السفن الجوالة بأنه الطاقة المتوفرة لنقل البضائع من ميناء أو اكثر إلى ميناء أو اكثر، وتعتبر جميع السفن الجوالة وبدائلها التي تعمل في نقل تجارة معينة في فترة زمنية معينة هي المكون للعرض الفاعل (Active Supply) بينما تعتبر السفن التي لا تعمل لنقل تجارة معينة في نفس هذه الفترة سواء بسبب توقيفها (Laid Up) أو إصلاحها أو غير ذلك من الأسباب التي تمنعها من العمل هي المكون لما يعرف بالعرض المتوفر(Available Supply) وتكون السفن الجوالة الملائمة للتجارة خلال فترة زمنية معينة جزأ من العرض الكلي من حمولات السفن الجوالة (Total Supply).

٤- ٦ الخلاصة

تضمن هذا الفصل استعراضا لأهم العناصر المؤثرة في جانب العرض من صناعة النقل البحري، حيث تم استعراض حجم الاسطول التجاري الاردني وتطوره خلال العقدين الماضيين، فأظهرت البيانات تواضع حجم هذا الاسطول على مدى الفترة المذكورة، الا أنه تبين ايضاً وجود نمو في حجم الاسطول المملوك لرأس مال اردني ولكن يرفع أعلاما اخرى، ثم تراجع في هذا النمو بسبب بعض التسهيلات

للسفن التي ترفع العلم الاردني الامر الذي ادى الـــى تحـــول بعـــض المســـتثمرين الاردنيين لرفع العلم الاردني بدلاً من أعلام الدول الاجنبية.

كما ناقش الفصل عرض السفن التجارية سواء في المدى القصير او البعيد وأهميـــة عامل الزمن في تحديد مدى استجابة العرض لعوامل السوق المختلفة. وأخيراً تناول الفصل مواصفات السفن المرتبطة بالخدمات التي تؤديها السفن، وكذلك لأهم أنـــواع السفن من حيث الأغراض المستخدمة لأجلها وطرق تشغيلها.

وبعد ان تم دراسة الطلب والعرض على خدمات النقل البحري في المملكة، فســـوف يتم في الفصل التالي دراسة العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري فـــي الاردن سواء كانت هذه العوامل تشريعية او جغرافية او فنية او غيرها من العوامل.

الفصـــــل الخامـــــس

العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالاردن

٥- العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالاردن

٥-١ مقدمة

تم في الفصلين السابقين دراسة الطلب وعناصر العرض في صناعة النقل البحري في المملكة الاردنية الهاشمية. واستكمالاً لهذه الدراسة ، سوف نتناول في هذا الفصل دراسة كافة العوامل التشريعية والجغرافية والفنية وغيرها من العوامل المؤثرة في جانبي الطلب والعرض معا .

وتعتبر السياسة الحكومية للنقل البحري محصلة لعدة عوامل اقتصادية، اجتماعية، مالية، سياسية، تنظيمية. وكما ذكر سابقا فان من أهم أهداف هذه الدراسة هو تقييم للدور الذي تلعبه صناعة النقل البحري في الاقتصاد الاردني وذلك من اجل المساعدة على إعداد سياسة واقعية وناجحة للنقل البحري في المملكة، وسوف يتم التعرض لدراسات سوق النقل البحري (Market Research) واستخدام النمذجة Modeling ومن ثم المنحى الفكري (Conceptual Approach) ودراسة العناصر المؤثرة على صناعة النقل البحري في الاردن من خلال هذا المفهوم.

٥-٢ دراسات سوق النقل البحري

إن الحديث عن العناصر المؤثرة على صناعة النقل البحري يعني ضرورة التطرق إلى البيئة الكلية Macro Environment التي تعمل من خلالها هذه الصناعة وهذا يقود إلى الحديث عن أبحاث السوق المتعلقة بالنقل البحري. فقد فاض سوق النقل البحري بالأبحاث والتقارير البحثية والتحليلات لدرجة أن خبراء النقل البحري اصبحوا يقضون وقتا كبيرا لقراءة نسبة صغيرة من الأبحاث المتوفرة والتي بصورة عامة لا تكتسب درجة كبيرة من المصداقية (١).

---

1. Evans and Marlow, 1990, "Quantitative Methods in Maritimes Economics, Fairplay Publication

يعني بحث السوق (Market Research) في النقل البحري بدراسات تركز على النواحي الاقتصادية لإجراءات الأفراد أو الشركات ضمن سوق محدد. وترتبط هذه الدراسات بالمتغيرات الفنية والسلوكية لهذا السوق ونادرا ما يتم تمثيلها بصورة إحصائية[1].

ويعتقد خبراء النقل البحري إن أبحاث السوق لم تثبت صحتها حيث يقول بيك (Beck)[2] مدير التخطيط لشركة شل "عند النظر إلى أبحاث السوق التي أجريت في السبعينات، فإن المرء يجد الكثير من الأخطاء والقليل من النجاح"

ويضيف بأن " المرء يصاب بصدمة كبيرة لارتفاع نسبة الدراسات التنبؤية التي ثبت خطأها بدرجة كاملة.

إن البحث والتطوير (Research and Development) هما من أكثر النشاطات شيوعا في قطاع النقل البحري ويشمل ذلك تحضير الدراسات وأبحاث السوق والتنبؤات وكذلك التقارير. فبحث السوق يشكل الأساس للتخطيط المستقبلي وبهذا الصدد فان العديد من الطرق الكمية (Quantitative Methods) وكذلك الطرق النوعية (Qualitative Methods) تكون مفيدة لدراسة الوضع العام لسوق معين وكذلك الموقع المستقبلي لهذا السوق ومن أهم الأمثلة على ذلك :-

- التدفقات النقدية .
- الموازنات التقديرية.
- الحاجات المستقبلية لرأس المال.
- وضع السوق لمنتج آخر أو خدمة.

1- Stopford, Martin, 1991, Maritime Economics, Harbor Collins Academic.
2- Ibid

ومن الضروري معرفة درجة مصداقية البحث قبل استخدامه إلا أنه من الجدير بالذكر أنه لا يوجد طريقة موضوعية محددة للحكم على مصداقية البحث . ففي مجال النقل البحري حيث يوجد الكثير من الأطراف في هذه الصناعة الدولية والتي تتميز بنسبة عالية من التعقيد في تشغيلها وكذلك تركيبها فان مجال البحث يصبح أكثر صعوبة(١).

وقد تمكن البروفيسور فرانكيل (Frankel) (٢) من تطوير دراسة اعتمدت على الدراسة Analytic Hierarchical Process (AHP) التي وضعها ثومال ساتي (٣) والمعروفة "بعملية تحليل تسلسلي" لاستخدام مدخل النظم system approach في تحليل المسائل المعقدة وتحاول هذه الدراسة وضع التنظيم المنطقي لكافة الأطراف التي لها علاقة بسياسة ما أو عملية اتخاذ قرار لتحقيق أهدافها والتي أحيانا ما تكون متضاربة مع بعضها البعض. وتسمى عملية (AHP) بخيار الخبير (Expert Choice) حيث تسمح باستخدام الطرق الكمية (Quantitative) وكذلك النوعية (Qualitative) في قياسها أو تحديد الاولويات (٤) وباستخدام هذه العملية لصياغة سياسة ما، يتم الأخذ بعين الاعتبار لكافة العوامل المؤثرة والتي تفيد صانعي السياسة. وفي قطاع النقل البحري فان هذه الجوانب عادة ما تكون معقدة ومتضاربة وتهم الكثير من الجهات المرتبطة برسم السياسة البحرية آخذة بعين الاعتبار التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي غالبا ما تشكل عبئا على صياغة السياسة . وكما هو معلوم، فإن أغلب سياسات النقل البحري يكون لها تأثيرات كبيرة ليس فقط على صناعة النقل البحري ولكن أيضا على الحياة العامة، البيئة وكذلك الاقتصاد القومي والدولي.

1- Ledger, G. , 1993, Conceptual Models in shipping, Centre for international shipping and transport, Institute of Marine Studies, University of Plymouth.
2-Frankel, Ernst G., Jan 1992, Hirarcical Logic in shipping Policy and Decision making, Massachusetts Institute of Technology, Seminars on fleet management , AMTA, Alexandria.
3-Satty, Thomal L. 1988 Decision Making for leaders- The Analytical Hierarchy Process for Decision in a complex world " University of Pittsburgh, RWS Publication, Pittsburgh, PA
4- Ibid

وقد تم استخدام هذه الطريقة AHP في مجالات عديدة منها البيئة، الدفـــاع وكذلــك النقل. وتخدم هذه الطريقة بالتركيز على الهدف أو أهـــداف السياســة كمـا تــأخذ بالاعتبار القيود المختلفة(Constraints) الواجب أخذها بعين الاعتبار وكذلك الآراء المتعددة.

وتتميز أيضا بأنها تأخذ بعين الاعتبار السياسات البديلة والمتعددة، ويتم تقييمها مــن حيث مساهمتها لتحقيق الأهداف التي غالبا ما تكون متضاربة كما هو مذكور أعــلاه وحيث ان تفاصيل تطبيق هذه العملية AHP تخرج عن نطاق هذا البحث فانه لن يتم الخوض فيها.

٣-٥ النمذجة (Modeling)

ويعرف النموذج Model بأنه تمثيل مبسط لبعض جوانب الحقيقـــة وعـادة يكــون النموذج مبسطا لان الحقيقة تكون معقدة جدا لدرجة يصعب محاكاتــها. ولأســباب عملية يتم إهمال بعض التعقيدات. وتستخدم النماذج لتحديد الإطار العـــام لبحــوث السوق حيث يتم خلال إعداد الدراسة تضبيق (تحديد) مســاحة التحليــل لإمكانيــة السيطرة على البحث من حيث كمية المعلومات الواجب التعامل معها. [١] وقــد تــم استخدام النماذج بصورة واسعة في قطاع النقل البحري [٢] حيث تساعد على وضــع تصور محتمل للاتجاه المستقبلي في سوق النقل البحري. وقد تم تطويــــر برامــج كمبيوتر للمساعدة في دراسة السوق المستقبلي للنقل البحري. وكما ذكر سابقا فــان بحوث السوق تعتمد على التركيز على منطقة معينة لدراستها بصورة موسعة والتــي غالبا ما تقود الى قرارات مرتبطة بالاستثمار في موجودات ثابتة (سفن)[٣] .

---

1. Stopford Martin, 1991, Maritime Economics, Harpor Collins Academic.
2. Dinwoodie, J., 1988, "Shipping Operational Research: In Hard cases or soft? University of Plymouth Department of Shipping and Transport
3. Ibid.

وقد لخص ستوبفورد Stopford[1] بعض النماذج المستخدمة في النقل البحري كما يلي:-

أ- نموذج العرض والطلب : ويتم تعريفه رياضيا كما انه يتطلب وضع فرضيات محددة للعرض والطلب.

ب- تحليل حصة السوق : ويعتبر امتدادا لنموذج العرض والطلب ليشمل مدى أوسع من السفن وهو نموذج غير عملي لصعوبة التغلب على بعض الصعوبات المتعلقة بالحصول على معلومات احصائية مرتبطة بالبضائع والسفن المعنية.

ج-نموذج أسعار النقل:" Freight rate model" ويستخدم للتنبؤ بمستوى أسعار النقل في المستقبل وكذلك أسعار السفن المستعملة.

٥-٤ المنحى الفكري (Conpceptual Approach)

كما ذكر سابقا فقد تم استخدام النماذج بصورة واسعة في النقل البحري إلا أنه ونظرا لصعوبتها وعدم مصداقيتها في هذا المجال حيث ان السوق البحري العالمي بما في ذلك السوق الاردني هو عرضة لكثير من المتغيرات التي تؤثر على هذا السوق لدرجة اصبح من الصعب الاعتماد على النماذج التقليدية المتوفرة لدراسة قطاع النقل البحري. وقد تطلب الامر توفير نموذج بديل لاجراء هذه الدراسات حيث ان افق هذه الدراسات واسع جدا لدرجة يصعب تحليلها ، فقد اصبح من الواضح ان المنحى الفكري Conceptual Approach بديلا مقبولا[٢].

ولتكوين منحى فكري يتم البدء بدراسة طبيعة الصناعة ذات العلاقة وكذلك الدور الذي تقوم به. وفي حالتنا هذه فاننا نبحث في صناعة النقل البحري الاردني دورها في الاقتصاد الاردني حيث يتم البدء بتحديد بعض المفاهيم العامة وبعد ذلك،

١- مرجع سابق
٢- مرجع سابق

يتم تكوين المنحى الفكري بتقسيم مساحة الموضوع العريض (وفي حالتنا هذه صناعة النقل البحري الاردني) إلى عدد من الجوانب أو المضامين contexts[1] حيث تشكل هذه المضامين أعباء وجوانب مرتبطة بالبحث وتساعد على العمل لتحديد أهم التداخلات inter-relation بين هذه الجوانب وكيف تتداخل وتؤثر على بعضها البعض وفي المحصلة كيف تؤثر على صناعة النقل البحري في المملكة.

فعلى سبيل المثال فان التشريعات الاردنية تؤثر وتتأثر بالعوامل الاخرى سواء الجغرافية، الفنية، الادراية، السياسية، الاجتماعية، أو غيرها وفي المحصلة فإن هذا التأثير ينعكس على صناعة النقل البحري في الاردن.

ويوضح الشكل رقم (٥-١) مفهوم المنحى الفكري للعوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري:

المضمون Context	الجانب القانوني	العامل الجغرافي	العامل الفني	الجانب التنظيمي	الجانب الاداري	الوضع السياسي	الجانب الاقتصادي	الجانب الاجتماعي
الجانب القانوني	X							
العامل الجغرافي		X						
العامل الفني			X					
الجانب التنظيمي				X				
الجانب الاداري					X			
الوضع السياسي						X		
العامل الاقتصادي							X	
العامل الاجتماعي								X

شكل رقم (٥-١) المنحى الفكري (Conceptual Model)

وقد تم استخدام مثل هذه الطرق في حقول الكمبيوتر computer data modelling[2] وكذلك في قطاع النقل البحري [٣] حيث استخدمتها السيدة ج.ليدجر G. Ledger، مع التركيز على النقل البحري في أوروبا الشرقية كما استخدم هذا المنحى لتحليل النقل البحري في بولندا.

1. مرجع سابق
2. Open University, 1980, M205, Fundamentals of computing Block V, Information systems, Unit 4 Data modeling.
3. مرجع سابق

وسوف يناقش هذا الفصل باستخدام هـذا المنحـى وباسـتخدام فلسـفة عمليـة (Pargmatic Philosophy)، العوامل الرئيسية سواء كانت داخلية أو خارجية والتطـرق بشيء من التفصيل الى البيئة الكلية (Macro Environment) التي تعمل من خلالـها هذه الصناعة في الاردن وذلك من خلال مناقشة العناصر الرئيسية التي تؤثر علـى صناعة النقل البحري في الاردن. كما يتطرق الى مناقشة هذه المضامين المختلفـة (Contexts) من حيث ارتباطها وتداخلها ببعضها البعض وفي النهاية تأثير ذلك علـى صناعة النقل البحري في الاردن. وهذا الجزء من المنحى الفكـري "Conceptual Approach" يمكن تطبيقه على دول اخرى بالرغم من أنه يناقش الحالة الاردنية على وجه التخصيص.

٥-٥ تأثير الجانب القانوني على النقل البحري الأردني:-

يشمل قانون التجارة البحرية للمملكة الأردنية الهاشـمية والمنشـور فـي الجريـدة الرسمية العدد ٢٣٥٧ في ٦ أيار عام ١٩٧٢ على كافة الجوانـب القانونيـة للنقـل البحري التجاري.

وقد عرّف القانون المذكور السفينة الأردنية بأنها " سـفينة ، بغـض النظـر عـن حمولتها إذا كان ميناؤها الأم "home port" هو ميناء أردني على أن تكـون نصـف ملكيتها لأفراد أردنيين أو شركات أردنية وان يكون أغلبية أعضاء مجلس إدارة هذه الشركات بما فيهم الرؤساء من الأردنيين [١] 'ويحظر القانون على المـالك إذا كـان غير أردني أن يبيع حصته أو أي جزء منها قبل الحصول على موافقـة الشـركاء الاردنيين إذا كان سينجم عن هذا البيع أن يصبح غالبية مالكي السـفينة مـن غـير الأردنيين، الا أنه إذا فقد أحد الشركاء جنسيته الأردنية أو لأي سبب من الأسـباب انتـقلت ملكيـة حصة من السفينة إلى شخص غير أردني ونتيجة لذلك أصبحت

---

(١) قانون التجارة البحرية الأردني، ١٩٧٢، الجزء الأول، الفصل الثاني ،المادة (٤)

أغلبية حصص مالكي السفينة من غير الأردنيين. في هـــذه الحالـــة يحـــق لأحـــد المالكين أن يطلب بيع هذه الحصة (المنقولة) بالمزاد العلني خلال فترة لا تتجـــاوز ستة اشهر إلى شخص أردني على أن يتم وضع إعلان البيع في الجريدة الرســـمية خلال مدة خمسة عشر يوماً من المباشرة بإجراءات البيع. ومن الجدير بـــالذكر أن السفينة في هذه الحالة تحتفظ بملكيتها خلال هذه المدة .

وفي الحالات الاستثنائية وبناء على توجيه مدير عام مؤسسة الموانـــئ فانـــه يحـــق لوزير النقل أن يوصـــي لمجلس الوزراء بتخفيض حصة الملكيـــة الأردنيـــة فـــي السفينة أو حتى الاستثناء الكلي من متطلب وجود حصة أردنية في ملكية السفينة.

ومثال على ذلك، هو موافقة البنك الإسلامي للتنمية فـــي جـــده بالمملكـــة العربيـــة السعودية لتمويل شراء سفينة لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنيـــة وبالتـــالي استثناء البنك وهو مؤسسة غير أردنية من شروط الملكية الواردة ســـابقاً، فقـــد تـــم تمويل شراء سفينة متعددة الأغراض من قبل البنك وتم تأجيرها لشـــركة الخطـــوط البحرية الوطنية الأردنية من خلال اتفاقية تأجير/ بقصد الشراء (Lease-Purchase agreement) لمدة سبع سنوات ونصف يتم بيعها للشركة بمبلغ دينار واحد. يعتـــبر هذا الترتيب مقبولاً من الشريعة الإسلامية التي تحكم قوانين البنك الإسلامي للتنميـــة. ويشار الى أن قيمة التمويل بلغت ٦,٥ مليون دولار أمريكي دفعت لتمويل الســـفينة الأردن *II* وهي من نوع متعدد الأغراض لنقل البضائع العامة وتم شـــراؤها عـــام ١٩٩٥، وذلك بعد أن قامت الشركة بإجراء وتقديم دراسات الجـــدوى الاقتصاديـــة للمشروع وقام البنك بمراجعتها واعتمادها.

وقد قامت الحكومة الأردنية على عدة مراحل ببعض الإجـــراءات لجـــذب رؤوس الأموال الأردنية والأجنبية لشراء ســـفن وتســـجيلها فـــي الأردن، وضمـــن هـــذه الإجراءات فقد تم تشكيل لجان متعددة لـــدراسة الشروط الحالية لتسجيل السفن

وكذلك الإجراءات المتبعة وكان من أهم مهام اللجان وضـــع التوصيـــات المتعلقـــة بالآتي :-

أ- تسهيل إجراءات تسجيل السفن.
ب- جذب ملاك السفن الأجنبية لرفع العلم الأردني.

وقد ضمت اللجان المختلفة أعضاء يمثلون مختلف الجهات المرتبطة بالنقل البحـري مثل:-
مؤسســـــة الموانئ، الخطوط البحرية الوطنية الأردنية، نقابة وكـــلاء الملاحـــــة، الشركة الدولية لإدارة السفن وبعض الجهات الحكومية الأخرى. ويشكل مثل هـــذا الإجراء خطوة اقتصادية من خلال تسويق العلم الأردني. وما هو مأمول من جـراء ذلك بتشجيع الاستثمار الأجنبي في الأردن وتوفير فرص عمـــل للأيـدي العاملـــة الأردنية. إلا أنه من الضروري توضيح أن مثل هذه الإجراءات لا يقصـــد منـــها تحويل العلم الأردني إلى علم من أعلام الملائمـــة (Flag of Convenience) و/أو التنازل عن مستويات السلامة المعقولة للسفن المسجلة في الأردن.

ولأن القانون البحري التجاري الأردني لعام ١٩٧٢ لم يعد ملائماً نظراً للتطـــورات الكبيرة التي شهدتها صناعة النقل البحري فإنه من الضـــروري اتخـــاذ الخطـــوات اللازمة والسريعة لوضع تشريعات جديدة تتعلق بمحاسبة قطاع النقل البحري. وفي هذا الصدد فإن قضية كيفية احتساب مخصص الاستهلاك للسفن من القضايا المهمة حيث لا يزال هذا الموضوع مصدر خلاف واسع بين ملاك السفن ودائرة ضريبـــة الدخل.

كما أنه من الضروري أن تتضمن التشريعات الاردنية القوانين والقواعــــد الدوليـــة وبصورة خاصة إتفاقيات المنظمة البحرية العالمية ، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة

والتنمية (الاونكتـاد) وبعـض المنظمـات والهيئـات الدوليـة وقواعـد السلـوك (Codes of conduct) والتوصيات، فمنذ عـام ١٩٥٨ حيـث تأسست المنظمة البحرية الدولية (IMO) كمنظمة متخصصة لهيئة الأمم المتحدة أسند إليـها مسئولية دعم العمل الدولي في مجال السلامة البحرية والتلوث البحري الناجم عـن السفن. ومنذ ذلك التاريخ، تم عقد العديد من المؤتمـرات والاتفاقيـات مـن قبـل المنظمة ودخل معظمها حيز التنفيذ. ومنذ منتصف السـتينات غطـت الاتفاقيـات الدولية مجالات كبيرة أهمها:-

أ- سلامة الأرواح في البحار.

ب- خطوط الحمولة (Load Lines).

ج- تدريب البحارة وظروف العمل.

د- قياس الحمولة Tonnage Measurement.

هـ- التلوث بالزيت.

و- تسجيل السفن.

ز- مدونـة سـلوكيات الخطـوط المنتظمـة The Conduct of Liner Conferences.

ويؤمل أن يأخذ القانون الأردني المعدل المجالات الواردة أعـلاه بعيـن الاعتبـار الأمـر الذي يتطلب أن توقع المملكة على بعض الاتفاقيات المرتبطة بهذه المجالات والذي يعتبر عاملاً مهماً.

وكمطلب قانوني يتم حالياً نشر حسابات الشركات المساهمة العامة سنوياً بعد تدقيقـها من قبل مدققين خارجين، متضمنة موجودات الشركة ومطلوباتها لاطلاع مسـاهمي الشركة المعنية ودائنيها وكذلك من يقعون في موقع المسئولية الإشرافية ،ويتم عقـد اجتماع الجمعية العامة للشركات المساهمة بحضور مراقب الشركات مندوباً لـوزارة الصناعة و التجارة.

وكما هو معروف، فان ميناء العقبة هو المنفذ البحري الوحيد للمملكة، ولم يتمتع حتى فترة قصيرة بالعناية اللازمة لإنشاء ميناء متطور، وقد انعكس ذلك على التطورات التي شهدها الميناء من حيث عدد ونوعية المعدات وكذلك مساحات التخزين المتوفرة في الميناء. إلا أن هذا التطور في الميناء لم يغير من حقيقة كونه الميناء الوحيد في المملكة الامر الذي لم يشجع الكثير من الجهات على إعطاء النقل البحري (كونه مرتبطا بصورة مباشرة بالموانئ البحرية). الوضع الذي يستحقه ضمن القوانين والتشريعات الأردنية حيث يعتقد البعض أن وجود ميناء واحد في الدولة قد لا يبرر استحداث تشريعات تغطي هذا النشاط.

ومن المعروف أن ميناء العقبة الأردني يقابل ميناء ايلات الإسرائيلي وكلاهما داخل خليج العقبة حيث يمثل هذا الخليج نقطة عبور ضيقة، بالإضافة إلى ذلك، فقد تميز كل من المينائين بكونه يخص دولتين متعاديتين لفترة طويلة من الزمن، الأمر الذي قاد إلى الاعتقاد بأن أي عمل سواء تجاري أو حتى قانوني، قد لا يكون مبرراً عندما يتعلق الأمر بدولتين متجاورتين ما لم يكن متفقا عليه من قبل هاتين الدولتين، الأمر الذي لم يكن ممكناً نظراً لأن الأردن وإسرائيل كانتا دولتين متعاديتين. ومع حلول السلام في الشرق الأوسط وتوقيع اتفاقية السلام الأردنية – الإسرائيلية عام ١٩٩٥، فقد اصبح من الممكن إيجاد صيغة مشتركة تغطي الجانب القانوني في منطقة خليج العقبة.

أما بالنسبة للتأثير المتبادل بين الجانب القانوني والجانب الفني والتأثير العام على النقل البحري في الأردن، فمن الجدير بالملاحظة أن التشريعات البحرية الأردنية الحالية ممثلة بالقانون البحري التجاري لعام ١٩٧٢ ما زالت تفتقر إلى تغطية مواضيع مهمة لا سيما تلك المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث. ومن المعروف انه إذا ما تركت مثل هذه الأمور لأصحاب السفن فانه يخشى من انخفاض المستوى الفني للسفن وتحول الأسطول البحري الأردني إلى مجموعة

من السفن المعروفة بـــ (Sub-Standard Fleet) وبالتالي تعرضها للحجز والتـــأخير في الموانئ الأخرى الأكثر صرامة في تطبيقها لمعايير السلامة الدولـــي، لاسـيما موانئ أوروبا وأمريكا الشمالية واستراليا.

وأن من أهم خصائص النقل البحري هو أنها صناعة دولية وعليه، فانه من الطبيعي أن تزور السفن خلال فترة تشغيلها عدة موانئ ودول وقارات وتتعرض السفن عنـد زيارتها لأي ميناء إلى التفتيش من قبل السلطات البحرية المحلية حيث يتم التدقيـــق على صلاحية شهاداتها وكذلك على أية عيوب أو أعطال قد تخلـــق مــبررا كافيـا لاحتجاز السفينة من قبل رقابة الدولة على الميناء (Port State Control) في ذلـــك الميناء.

لقد انضمت المملكة الأردنية الهاشمية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بســلامة الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤(Safety of Life At Sea) وبعض الاتفاقيات الأخرى المنبثقة عن المنظمة البحرية العالمية (International Maritime Organization (IMO لكن الكثير من الاتفاقيات الدولية الأخرى مثل الاتفاقيـــة الدوليـــة لمســتويات التدريـب والمناوبة ومنح الشهادات للعاملين في البحر لعام ١٩٧٨ (STCW 1978) لــم يتـم (رغم أهميتها) التوقيع عليها. ولما كانت السفن تزور موانئ مختلفــة مــن الـدول الاعضاء في العديد من اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية المتعلقة بالسلامة البحريـة ومنع التلوث وغيرها، فانه من الضروري أن تلتزم هـــذه الســفن بالوفــاء بكافــة المتطلبات الصادرة عن اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية والتي دخلت حيز التنفيـذ سواء كانت الأردن منضمة إليها أم لا. ومن هنا تبرز أهميـــة انضمـــام المملكـة للاتفاقيات البحرية الدولية وكذلك تعديل وتحديث القوانين المحلية بمـــا يتلائـم مـع مضمون هذه الاتفاقيات.

ومما لا شك فيه انه سيترتب على مثل هذه الإجراءات الارتفاع بالمستوى الفني للسفن التي ترفع العلم الأردني وبذلك تساهم المملكة في خفض عدد السفن ذات المستويات الفنية المتدنية (Sub-Standard) على المستوى العالمي وبالتالي تخفيض عدد الكوارث والحوادث البحرية في العالم .

أما على المستوى التنظيمي، فان القانون البحري التجاري الأردني، يفتقر إلى توفير القوانين التي تنظم أو تحكم العلاقة بين مختلف الجهات البحرية. ويترتب على وجود هذه الفجوة بعض الحالات التي تعجز القوانين الحالية عن تفسيرها، ومن هذه الأمثلة حالة تسجيل السفن وتفويض هيئات التصنيف لإصدار الشهادات القانونية للسفينة التي ترفع العلم الأردني، حيث لا يوجد تحديد واضح لصلاحية كل من مؤسسة الموانئ ووزارة النقل في هذا المضمون.

بالإضافة إلى ذلك، فان إصدار جوازات السفر البحرية يتم حاليا من قبل مؤسسة الموانئ وليس من قبل وزارة النقل. وقد يبرر ذلك الإجراء بأنه كان متبعا قبل إنشاء مديرية للنقل البحري في وزارة النقل عام ١٩٨٦، إلا أنه يعتقد أن الوضع الحالي بحاجة إلى إعادة نظر بحيث يتم اصدار هذه الوثائق من قبل وزارة النقل .

وعند ربط المفهوم الإداري بالجانب القانوني، فانه يلاحظ أن قانون تشجيع الاستثمار الأردني لعام ١٩٩٥، يوفر بعض التسهيلات للمستثمرين الأجانب في المملكة إلا انه جدير بالملاحظة إلى أن قطاع النقل البحري لم يتمتع بتسهيلات مماثلة لتلك الممنوحة للصناعات الأخرى إلى الدرجة التي من الممكن أن يجذب استثمارات اردنية أو أجنبية للمملكة في صناعة النقل البحري . أما بالنسبة للمشروعات المشتركة (Joint Ventures) ، فقد وجدت القوانين التي تشجعها إلى مستوى معقول، إلا أن النقل البحري عليه أن يستفيد من هذه الاتفاقيات لمستوى

أكبر وقد يتحقق ذلك من خلال تحديث القوانين المحلية لدرجة تسهل عقد اتفاقيات المشاركة وذلك بهدف نقل المعرفة (Know-How) في هذا المجال إلى المملكة .

ومن وجهة نظر سياسية ، فإنه نظرا لعالمية (Internationality) النقل البحري فان كثيرا من الجوانب المتعلقة باقتصاديات النقل البحري تتأثر بالأوضاع السياسية للمنطقة التي تعمل بها. فقد تعرض ملاك السفن التي تخدم خطوطا منتظمة إلى ضغوط ذات طبيعة سياسية حيث كافحت الدول النامية للحصول على حصة معقولة من البضائع المنقولة لهذه الدول وذلك من خلال تطبيق مدونة سلوك الخطوط المنتظمة (UNCTAD, Code of Conduct). كذلك الحال بالنسبة للتشغيل الاقتصادي لهذه السفن خلال الثمانينات لا سيما فيما يتعلق بتكاليف الطواقم ومستويات الصيانة ومعدلات الضريبة.

وقد تميزت المملكة بوجود بيئة سياسية داخلية مستقرة، الأمر الذي يشجع على الاستثمار في الدولة، إلا أنه نظرا للافتقار للقوانين المنظمة للاستثمار في قطاع النقل البحري، فان الكثير من الجهات الاستثمارية لم تنظر إلى المملكة كدولة جادة في الاستثمار في هذا القطاع.

ومن ناحية اقتصادية فإن الاقتصاد القوي يشجع على الاستثمار في النقل البحري وبالتالي امتلاك أسطول وطني، وحتى عام ١٩٨٨ فقد تميز الأردن باقتصاد قوي، إلا انه نظرا لعدم وجود قوانين مناسبة لتشجيع الاستثمار لا سيما في النقل البحري، فان هذا القطاع لم يتمكن من الاستفادة من قوة الاقتصاد الأردني سواء على مستوى القطاع العام أو الخاص. وفي الواقع فان الأسطول الأردني كان ينكمش خلال تلك الفترة حيث كان يتم بيع السفن الوطنية دون توفير بديل لها.

وبعد تعرض الأردن لاسوأ أزمة اقتصادية عام ١٩٨٨ ، فقد ازداد عدد السفن التي رفعت العلم الأردني حيث اعتبر ذلك مؤشرا إيجابيا بالرغم ان ذلك الازدياد لا ينسب إلى أي تغيير في التشريعات والقوانين المحلية المتعلقة بامتلاك ، إدارة أو تشغيل السفن، وقد يكون من الصواب الاستخلاص إلى انه بالرغم من وجود الصعوبات القانونية ، فان استقرار ألاقتصاد الأردني يشجع على الاستثمار في المملكة.

٥-٦ العامل الجغرافي

لعل من أهم المؤثرات السلبية على النقل البحري الأردني هو أن المملكة هي دولة تكاد تكون معزولة بحريا[١] حيث يوجد ميناء بحري واحد - العقبة - الذي يطل على خليج العقبة المتفرع من البحر الأحمر حيث يبلغ مجمل طول الساحل الأردني حوالي ٢٨ كم فقط . الا أن الاردن يتمتع بموقع جغرافي متوسط بين دول الشرق الاوسط، يؤهله ليكون مركزاً مهماً لنقل تجارة الاردن وبعض الدول المجاورة عن طريق ميناء العقبة والطرق البرية التي تربط الاردن بهذه الدول ، كما تم مناقشة ذلك في الفصول السابقة.

وترجع أهمية صناعة النقل البحري في الاردن الى [٢]:-

أ- تمثل الحاجة لأسطول بحري تجاري ضرورة استراتيجية لدرجة ربما تزيد عن كونها ذات طبيعة تجارية. فحاجة الدولة لأسطول استراتيجي وطني لا تقل عن حاجتها للقوات المسلحة والمدارس والمستشفيات، وفي هذا الصدد فقد ظهرت هذه الاهمية بوضوح أثناء حرب الخليج حيث اعتبرت الشركات الملاحية خليج العقبة بمثابة منطقة حرب، مما أدى الى عدم قدوم بعض السفن وبالتالي ارتفاع قيمة نولون الشحن البحري.

---

١. مساد، مصطفى ،عدد ١٧ أغسطس ١٩٩٢، الاستثمار في النقل البحري - مجلة الأفق،

٢. بالنظر إلى عدد سكان الأردن المنخفض نسبيا ووجود ميناء بحري واحد، فقد يبرر البعض عدم وجود سياسة واضحة تشجع الاستثمار في النقل البحري، وبالتالي التأخر النسبي في هذه الصناعة.

ب- إن الأردن هو محطة ترانزيت مهمة لكثير من الدول المجاورة ، لا سيما العــراق. فالخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي هي الناقل الوطني للأردن كــانت تنقــل حوالي ٧٠% من طاقة أسطولها العامل من خط شمال أوروبا والمملكة المتحــــدة إلى العراق عن طريق العقبة [١].

ج- إن أهم صادرات المملكة تشمل الفوسفات، البوتاس، الإسـمنت وان هـذه المـواد ولأسباب اقتصادية يتم نقلها بوسائط النقل البحرية. فقد صدرت المملكــــة مــن المواد المعدنية ما يزيد عن ٧ ملايين طن عام ١٩٩٨ [٢]

ونظراً لضخامة حجم هذه الصادرات الأردنية، فقد قــامت شــركتا الفوســفات والبوتاس بامتلاك و/أو تشغيل أسطول بحري لخدمة صادرتها وذلك بالتعاون مع شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية. إلا أن هذا التعاون لم يستمر طويــلاً بسبب عودة السفن فارغة من الهند (موانــئ التفريــغ) الــى العقبــة وبالتــالي ارتفعــت كلفة نقل الطن الواحد و كبديل لذلك تعتمد كل مــن الشــركتين علــى السفن المستأجرة من السوق العالمي لنقل صادراتها.

وعند الحديث عن العامل الجغرافي، فانه لا بد من التطرق الى الموانــئ الاردنيــة، فميناء العقبة وهو الميناء الوحيد في المملكة من الموانئ الجديـــدة ونســبة أشــغال الأرصفة فيه كافية نسبيا، كما يعتبر منافساً مقارنة بالموانئ المحيطة به في المنطقــة كذلك يتميز بارتفاع كفاءة التشغيل فيه، مقارنة بالموانئ الأخرى في منطقة الشرق الأوسط. ويوضح الجدول رقم (٥-٢) كفاءة بعض موانئ الشرق الاوســط لعــام ١٩٩٥ [٣]. وقد تعزى كفاءة ميناء العقبة العالية الى كفاءة وتدريب العاملين في

١- Jordan National Shipping Lines Reports, 1989, 10 years of progress

٢- تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٩٨

٣- لا تتوفر معلومات أحدث عن كفاءة الموانئ الاخرى، كما ان الارقام المتعلقة بميناء الشــويخ فــي الكويت قد لا تكون دقيقة جداً

الميناء بصورة رئيسية بالاضافة الى توفر المعدات والتكنولوجيا الحديثة في الميناء.

جدول رقم (٥-١) كفاءة بعض موانئ الشرق الأوسط

الميناء	الواردات المفرغة في الميناء (مليون طن)	عدد الأرصفة المتوفرة للتفريغ	متوسط التفريغ السنوي (مليون طن/رصيف)
العقبة/ الاردن	١١,٧	١٨	٠,٦٥
جده/السعودية	١٣,٩	٥١	٠,٢٧٢
ميناء راشد/الامارات العربية	٧,١	٣٥	٠,٢٠٢
الإسكندرية/مصر	٢,٩	٦٢	٠,٠٤٧
مرسيليا/فرنسا	٤,٢	٢٣	٠,١٨٢
الشويخ/الكويت	٣,٠	١٨	٠,١٦٦

المصدر :دائرة الابحاث - الخطوط البحرية الوطنية الاردنية ، ١٩٩٧

وكما يتبين من الجدول رقم (٥-١) فإن العقبة تتمتع باحتلالها المركز الاول ضمن موانئ المنطقة من حيث كفاءة التشغيل ممثلة بمتوسط كمية البضائع التي تم تفريغها على الرصيف الواحد لا سيما وأن بعض الموانئ المذكورة في جدول المقارنة تمتلك عدداً أكبر من معدات مناولة البضائع وتستخدم تكنولوجيا متطورة اكثر من تلك المستخدمة في ميناء العقبة حيث تتوفر فيها الامكانيات الحديثة نسبياً لمناولة البضائع العامة وكذلك بضائع الحاويات. وبصورة عامة يتمتع ميناء العقبة بالمزايا التالية:-

أ- تتركز معظم الصناعات التصديرية في جنوب المملكة بالقرب من ميناء العقبة وأهم هذه الصناعات كما ذكر سابقا تشمل الفوسفات والبوتاس والإسمنت .

ب- يرتبط ميناء العقبة بمختلف مناطق المملكة وخارجها بشبكة طرق برية بحالة معقولة إلى حد ما حيث تقوم الوزارة المختصة بإجراء الصيانة الدورية للطرق، كما يتم مراقبة الحمولات المحورية على هذه الطرق بدرجة عالية من الانتظام.

جـ- إن ميناء العقبة مملوك بالكامل للحكومة كما أن إدارته وتشغيله تتم أيضا بجهاز حكومي إلاّ أن بعض الدراسات يتم إعدادها لتسهيل استثمار القطاع الخاص في مرافق الميناء.

د- يسكن العقبة حوالي ١٥٠ ألف نسمة فقط كما أن طول الساحل الاردني على ميناء العقبة لا يزيد عن حوالي ٢٨ كم.

وتتركز غالبية سكان المملكة في مدينة عمان (العاصمة) ومدينة الزرقاء المجاورة لها التي تعتبر المدينة الصناعية الأردنية الأولى حيث تتركز فيها عدة صناعات خفيفة. كما أن مدينة الزرقاء تعتبر نقطة عبور(ترانزيت) رئيسية للشاحنات القادمة من العراق محملة بالنفط العراقي، وتلك الشاحنات المتوجهة إلى العراق محملة بالبضائع المستوردة للعراق عن طريق ميناء العقبة . فقد كانت العقبة على مدى السنين ميناء رئيسيا للواردات العراقية وكذلك لصادرات العراق من النفط الخام والمكرر، فكان يتم نقل النفط العراقي بواسطة شاحنات الصهاريج البرية حيث يتم تفريغها في ناقلة نفط كبيرة (Mother Tanker Ship) في العقبة كما يتم نقل هذه البضائع بواسطة المضخات إلى السفن الأخرى كبضائع مصدرة. ومنذ حرب الخليج توقفت هذه العملية ومن المتوقع معاودة العمل بها من جديد بعد رفع العقوبات الاقتصادية المفروضة على العراق من الأمم المتحدة.

هـ-جرت خلال الخمس سنوات الماضية بعض الاتصالات والمفاوضات للتعاون بين الأردن وسوريا بحيث يتم استخدام الموانئ السورية المطلة على البحر المتوسط للواردات والبضائع القادمة من أمريكا وأوروبا وبالمقابل يتم استخدام ميناء العقبة للواردات السورية القادمة من الشرق الأقصى وفي الحالتين سيتم توفير جزء من الرحلات البحرية المارة من قناة السويس وبالتالي توفير

رسوم عبور السفن في قناة السويس وتخفيض كلفة النقل الإجمالية. إلا أن هذه المباحثات لا تزال في مراحل مبكرة، وسوف يتم التطرق لذلك في الفصل السابع عند الحديث عن النقل متعدد الوسائط.

وعند النظر الى ميناء وحيد في الدولة، يخدم تجارة الدولة بالاضافة لكونه ميناءاً رئيسياً وكذلك ميناءاً مهماً لتجارة الترانزيت لخدمة الدول المجاورة، فانه ينتظر ان يكون ميناءاً تجارياً يمتلك وسائل مناولة حديثة للبضائع.

أما بالنسبة للتسهيلات المتوفرة في الميناء، فتشمل الآتي:-

٥-٦-١ معدات مناولة البضائع وتشمل :-

جدول رقم (٥-٢) معدات مناولة البضائع في ميناء العقبة

النوع	العدد المتوفر	الحمولة بالطن
رافعة جسرية (Gantry Crane)	٢	٤٠-٤٥
رافعة حاويات (Straddle Carrier)	٩	٣٠,٥
حاملة حاويات محملة (Container T/L)	٥	٣٠,٥
حاملة حاويات مفرغة (Empty Container T/L)	١٦	٣-٥
رافعة أرضية (RT Crane)	٢٧	١٠-١٥
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٢	٩٠-١٢٠
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٢	٤٥
رافعة متحركة (Mobile Crane)	١٣	١٠-٤٥
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٤٦	٢-١٥
رافعة شوكية (Fork Lifts)	٨	١٥-٣٥
رافعة شوكية (Fork Lifts)	٢٣	٧-١٠
رافعة شوكية (Fork Lifts)	١٠٥	١,٥-٥
جرار (Tug Mas)	٢٩	٦٠
جرار (Towing Tractor)	٥٤	٢٠-٥٠
ملحق شاحنة(Trailers)	١٦٠	متعددة

المصدر : مؤسسة الموانئ – العقبة ١٩٩٨

وكما يتضح من الجدول رقم (٥-٢) ، فانه يتوفر في الميناء معدات كثيرة وملائمة لمناولة البضائع والحاويات بما فيها الروافع ذات الحمولات الكبيرة نسبياً والتي تصل الى ١٢٠ طن. وذلك بما يتلائم مع متطلبات الموانئ الحديثة والتي تستطيع

ان تنافس الموانئ الاخرى لتلبية حاجات النقل متعدد الوسائط بالاستفادة من وسائل التكنولوجيا الحديثة والمتطورة بصورة مستمرة.

٥-٦-٢ الوحدات البحرية وتشمل:-

جدول رقم (٥-٣) الوحدات البحرية لدى مؤسسة الموانئ

الوحدات	العدد
قارب قطر ١٣٠٠-٣٢٠٠ حصان	٧
قارب ارشاد	٤
قارب قطر صغير	٧
قارب حبال *Mooring Boat*	٦
مواعين *Lighters* حمولة ٢٥٠-٥٠٠ طن	٣٣

المصدر : مؤسسة الموانئ - العقبة ١٩٩٨

كذلك فانه يتضح من الجدول رقم (٥-٣) توفر القاطرات الكبيرة التي تساعد السفن خلال عمليات الاصطفاف، كما تساعد في حفظ السلامة العامة في الميناء حيث تستخدم لمكافحة الحرائق وكذلك في عمليات الانقاذ، أما بالنسبة للمواعين، فيتم استخدامها في عمليات التفريغ في منطقة المرسى عند عدم توفر الأرصفة أو عندما تتطلب نوعية البضائع ذلك، حيث تتطلب أنظمة مؤسسة الموانئ تفريغ بعض أنواع البضائع في منطقة المرسى.

٥-٦-٣مساحات التخزين وتشمل:-

جدول رقم (٥-٤) مساحات التخزين في ميناء العقبة

المادة	المساحة بالمتر المربع	عدد المستودعات
بضائع ترانزيت	٤٦٠٠٠	٩
فوسفات	٤١٠٥٠٠*	٦
صوامع قمح	١٥٩٠٠٠ *	١
مساحات تخزين مغطاة	٣٤٥٠٠	٩
مساحات تخزين مفتوحة	٢٤٥٠٠٠	٨
مساحات تخزين الحاويات	٢٩٩٠٠٠	٣
مصفاة نفط	٨٣١٠٠	
المنطقة الحرة	١٩٠٠٠	
مخازن فوسفات	١٥٠٠٠٠ *	
مخازن مبردة	٥٠٠ *	١

* السعة التخزينية بالطن

المصدر : سجلات مؤسسة الموانئ ١٩٩٨

أما بالنسبة للخدمات المصاحبة لصناعة النقل البحري، والتـــي تعتـــبر ضروريـــة لتنشيط هذه الصناعة وتتوفر في العقبة فتشتمل على النشاطات الفنية التالية:-

جدول رقم (٥-٥) الخدمات الفنية المصاحبة للنقل البحري في العقبة

النشاط	عدد الشركات
صيانة واصلاح السفن	١١ شركة
تزويد السفن (مستودعات فنية)	١١ شركة
تموين السفن بالمواد الغذائية	٤ شركات
أعمال الغطس	شركتان
وكالات شركات تزويد عالمية (زيوت، دهانـــات، معدات سلامة)	٣ شركات

المصدر : تجميع الباحث

وتمتلك اثنتين فقط من شركات الصيانة البحرية ورشا فنية تشتمـل علـــى معـــدات ضرورية لأعمال الصيانة على السفن، أما بقية المؤسسات فتكاد تـقتصـــر علـــى مكتب وهاتف وتعمل على أساس تقاضي عمولة حيث يتم القيام بإجراء العمل فعليـــا من قبل إحدى الشركتين اللتين تمتلكين الورش الفنية.

كذلك الحال بالنسبة لتزويد السفن، حيث لا تمتلـــك هـــذه الشـــركات مســـتودعاتها الخاصة، ويقتصر دورها على جمع طلبات التزويد وترتيب تزويدها من قبل عـــدة شركات مقابل عمولة محددة تتقاضاها. إلا أنه من الملاحـــظ أن غالبيـــة شـــركات الصيانة البحرية وشركات تزويد السفن مملوكة وتدار من قبل أشـــخاص مـــن ذوي المؤهلات والخبرات البحرية سواء كانوا من المهندســـين أو الضبـــاط البحريـــين. وتعتبر كافة شركات الصيانة والاصلاح والتزويد شركات صغيرة حيث لا يتجـــاوز رأس مالها أكثر من ١٠٠ الف دينار للشركة .

وبالرغم أن ميناء العقبة يحتوي على معدات حديثة لمناولـــة البضـــائع و مكافحـــة التلوث ، إلا أن ذلك لا يمنع حاجته إلى رفع مستواه بصورة دائمة ، وذلك لمواكبـــة التطورات التكنولوجية السريعة في صناعة النقل بوسائطه المختلفة، ويتطلب ذلك

استثمارات على مستويات عالمية في اقتصاد لا يزال يعتبر الاستثمار في هذا المجال ليس من ضمن الأولويات المهمة، كما أنه جدير بالذكر أن دور القطاع الخاص لا يزال ضعيفاً ممثلاً بحجم استثماره في هذا المجال وكذلك المستويات الفنية للقطاع الخاص. وقد يكون هنالك تطورا ايجابياً بهذا الخصوص، حيث تجرى مباحثات بين مستثمرين أردنيين وآخرين من عدة دول وذلك لتأسيس ورشة متطورة تعمل على أسس تجارية وبرأس مال قد يصل الى خمسة ملايين دولار امريكي ، وتقدم خدمات الصيانة والاصلاح البحرية والحاويات وكذلك الأعمال الصناعية ومن المتوقع أن تساعد هذه الورشة على توفير فرص عمل للأردنيين وكذلك تحقيق أرباح نتيجة لعملها على أسس تجارية بالإضافة إلى نقل التكنولوجيا والمعرفة في هذا المجال.

ونظراً لانحراف موقع العقبة الجغرافي عن خط الملاحة الرئيسي، وقصر طول الساحل الاردني على خليج العقبة، وعدم توفر الامكانات الفنية اللازمة، وتوفر موانئ منافسة في البحر الاحمر على خط الملاحة الرئيسي، وحفاظا على البيئة البحرية حيث تعتبر منطقة العقبة من افضل المناطق البحرية في العالم من حيث توفر الكائنات البحرية المتميزة لكل هذه الاسباب، فإنه قد لا يكون من المتوقع الاستثمار لانشاء احواض جافة لصيانة واصلاح وبناء السفن في العقبة بحيث تتمكن من المنافسة في المستويات العالمية من حيث الانتاجية العالمية والكفاءة العالية.

ونظرا للموقع الجغرافي لميناء العقبة، وبعدها عن مصفاة البترول الواقعة في مدينة الزرقاء شمال المملكة، فإن فرصة تزويد السفن في الميناء بالوقود ليست ملائمة بأسعار يمكن أن تنافس بها الموانئ المجاورة، وتجرى حاليا بعض الاتصالات لتأسيس محطة لتزويد السفن في الوقود وذلك بالتعاون مع إحدى شركات التزويد العالمية ومصفاة البترول الأردنية وبعض الجهات الأخرى.

كما ذكر سابقا، يتوزع سكان المملكة في الوسط والشمال، حيث يتركز معظم السكان بكثافة عالية في العاصمة عمان، وقد أدى ذلك إلى اجتذاب كافة النشاطات البحرية وتلك المصاحبة لها لتفتح مكاتبها الرئيسية فيها. أما بالنسبة إلى العقبة، فقد احتفظت بمكاتب تمثيل صغيرة عرفت بمكاتب التشغيل (Operations Offices)، ويشمل ذلك شركات النقل البحري، شركات إدارة السفن، نقابة وكلاء الملاحة، البنوك، شركات التأمين ، هيئات التصنيف.

وتخدم الصناعات الأردنية السوق الاستهلاكي المحلي بصورة رئيسية، إلا أن بعض منتجات هذه الصناعات يتم تصديرها إلى الدول المجاورة ويشمل ذلك الحديد المصنع والمنتجات الغذائية ، هذا بالإضافة إلى صادرات الأردن الرئيسية من الفوسفات والبوتاس ومشتقاتها والتي يتم إنتاجها في الجزء الجنوبي من المملكة حيث يقع منجم فوسفات الحسا على مسافة ١٥٠ كيلو مترا شمال مدينة العقبة، كما أن منجم الشيدية القريب من منجم الحسا تزيد أهميته يوماً بعد يوم نظراً لازدياد كميات الانتاج المستخرج والتي لا تزال في بداية مراحلها.

ويتم تصدير مادة الفوسفات ومشتقاتها من أماكن إنتاجها إلى العقبة كميناء تصدير عن طريق خطوط سكة الحديد ، حيث تستخدم مؤسسة سكة حديد العقبة بصورة رئيسية لهذا الغرض. أما بالنسبة لمادة البوتاس ومشتقاتها ، فيتم إنتاجها في منطقة البحر الميت الواقعة على بعد ٢٠٠ كيلو متر شمال مدينة العقبة حيث يتم تصديرها.

أما بالنسبة لبضائع الترانزيت الواردة والصادرة عبر ميناء العقبة فبلغت حوالي ٢٤% و ٨,٦% من مجموع الواردات والصادرات عبر ميناء العقبة على التوالي[١]. وتمثل معظم الواردات من بضائع الترانزيت بضائع متجهة إلى

1. Exports-Imports Traffic via Aqaba Port during 1994/1995 Port Authority Report, December 1996, (English)

العـــراق حيث يتم نقلها من العقبة إلى وجهتها النهائية في العراق عن طريق الـــبر، ويمثل ذلك انخفاضا كبيرا في حجم بضائع الترانزيت المتجهة للعراق عـــبر ميـنـــاء العقبة حيث بلغت اكثر من ٧٠% من حجم البضائع المفرغة في ميناء العقبـــة قبـــل حرب الخليج الثانية مقارنة بـــ ٢٤% كما هو وارد أعلاه.

واقتصرت حركة البضائع إلى العراق خلال الفترة من ١٩٩٥-٢٠٠٠ على المـــواد الغذائية والأدوية التي تحصل على موافقة الأمم المتحدة. وعليه فـــإن المحصلـــة النهائية لهذه المعطيات هو انخفاض كبير في حجم البضـــائع التـــي تنقلـــها شـــركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي تعتبر الناقل البحري الرئيسي للبضائع مـــن شمال أوروبا والمملكة المتحدة إلى ميناء العقبة ،حيث كانت هـــذه الشـــركة تعتمـــد بصورة كبيرة على البضائع العراقية المستوردة عبر ميناء العقبة. كمـــا أن ميـنـــاء العقبة بشكل عام قد تأثر بصورة سلبية كبيرة نتيجة لانخفـــاض البضـــائع العراقيـــة المستوردة عبر هذا الميناء.

بالإضافة إلى ذلك ، فقد تقلص استخدام أسطول الشاحنات البريـــة بصـــورة كاملـــة نظرا لانخفاض حجم البضائع المنقولة للعراق عبر ميناء العقبة وقد ترتب على ذلـــك أيضا زيادة نسبة البطالة بين سائقي هذه الشاحنات والخدمات المصاحبة لـــــها مثـــل ورش الصيانة وقطع الغيار.

ويعزى سبب انخفاض بضائع الترانزيت الصادرة إلى أن الدول المجـــاورة وهـــي دول مصدرة للنفط بالدرجة الأولى، وان معظم صادراتها تتم عن طريـــق موانئـــها الخاصة بها وليس عن طريق العقبة ويستثنى من ذلك العراق حيث كان يتم تصديـــر بعض النفط العراقي عن طريق ميناء العقبة وذلك بتواجد ناقلة نفط عملاقة تصـــل حمولتـــها إلى اكثر من ٣٠٠ ألف طن استخدمت كناقلة أم (Mother Ship) يتـــم

شحنها بالنفط العراقي القادم للعقبة بواسطة صهاريج النفط البرية ، ومن الناقلة الام يتم التصدير إلى الناقلات الأخرى. وقد توقفت هذه العملية منذ عام ١٩٩٠ بسبب أزمة الخليج الثانية ، ونتيجة لذلك، فان النسبة الأكبر من أسطول الصهاريج البرية قد توقفت عن العمل بينما اقتصر عمل الجزء الآخر منه على نقل النفط العراقي للأردن بغرض استهلاكه محليا ومما هو جدير بالذكر أن هذا الترتيب يتم بمعرفة وموافقة الأمم المتحدة.

ونظرا للدور التجاري والاقتصادي الذي تلعبه الموانئ في كافة الدول، فإنه من الضروري تعيين موظفي الادارات العليا منها بناءا على الكفاءة والخبرة والنزاهة.

ومن وجهة نظر سياسية فإنه ونظرا لوجود صراع عربي إسرائيلي لفترة طويلة وموقع العقبة الجغرافي ، فقد زاد ذلك من أهمية العقبة السياسية.

إن اعتبار النقل البحري عامل مهم لتطوير الاقتصاد ليس جديداً، فقد رأى آدم سميث، إن النقل البحري هو من أهم دعائم التطور الاقتصادي. ومن الطبيعي القول أنه بدون موانئ بحرية لا يمكن وجود نقل بحري، وعليه فإن دور الموانئ في اقتصاديات الدول يصبح واضحاً أن هذا الدور يتضاعف لعدة مرات عند النظر إلى ميناء العقبة، الميناء البحري الوحيد في الدولة.

ولمواكبة التطورات السريعة في قطاعات النقل المختلفة وحتى يتمكن العقبة من القيام بدور محوري، فقد بوشر بإجراء الدراسات اللازمة لتحويل ميناء العقبة الى منطقة صناعية حرة وذلك بالاستفادة من تجارب بعض الموانئ العربية الاخرى مثل جبل علي في الامارات العربية المتحدة ، حيث تقرر اعلان العقبة منطقة اقتصادية حرة اعتباراً من ٢٠٠١/١/١ كما سيرد ذكر ذلك في الفصل السابع.

٥-٧ الحالة الفنية للأسطول الأردني

سنتناول في الصفحات التالية بالعرض والمناقشة حالة الأسطول التجاري الأردني سواء السفن التي ترفع العلم الاردني أو تلك التي ترفع أعلام دول أخرى.

فبالنسبة للأسطول التجاري الأردني يلاحظ أن متوسط عمر السفن التي ترفع العلم الأردني وغير الأردني يزيد عن عشر سنوات خلال فترة تشغيلها. ويوضح الجدول التالي تفاصيل السفن الأردنية المملوكة أو المشغلة خلال العشر سنوات الماضية (من عام ١٩٨٨ وحتى ١٩٩٨).

جدول رقم (٥-٦) الاسطول الاردني

اسم السفينة	النوع	الحمولة الساكنة (طن)	سنة الصنع
الازرق	ناقلة نفط	٩٧٠٠٠	١٩٧٠
الحسا	بضائع سائبة	١٥٧٨٦	١٩٨١
الاردن I	متعددة الأغراض	١٦٢٧١	١٩٨٠
الصافي	بضائع سائبة	١٧٦٠٥	١٩٨٠
ستيفII	متعددة الاغراض	١٣٨٠٠	١٩٧١
فيلادلفيا	بضائع سائبة	٣٤١١٤	١٩٦٧
الاردنII	متعددة الاغراض	١٥٠٠٠	١٩٨٨
مأرب	حاويات	٢٢٧٩	١٩٧٨
ياسمين III	دحرجة	٤٤٧٠	١٩٦٧
الاردن I	متعددة الاغراض	١٥٢٧١	١٩٨٠
حطين	بضائع سائبة	٢٢٠٠٠	١٩٧١
الكرامة	بضائع سائبة	٢٢٠٠٠	١٩٧١
الجسر ١	قارب سريع	٨٦٥	١٩٩٤
جبيمي	عبارة	٤٩٦	١٩٦٨
نور ١	عبارة	٢٢٠٠	١٩٦٩
كونكورد	عبارة	٣٣٧٣	١٩٧٠
ياسمين *III*	دحرجة	٤٤٧٠	١٩٦٨
روان ١	دحرجة	٢٥٦٠	١٩٧٩
سمرا	متعدد ة الاغراض	٨٣٣٤	١٩٧٦
مأرب	حاويات	٢٢٧٩	١٩٧٨
يوسف	بضائع مبردة	١٦٧٢	١٩٦٧
زكريا	بضائع مبردة	١٦٧٢	١٩٦٧
يحي	بضائع مبردة	١٢٠٠	١٩٧٠
صفد	سفينة مواشي	١٥٢١	١٩٧٠
منعم	سفينة مواشي	١١٠٠	١٩٥٦
بدر	سفينة مواشي	٢٢٠٠	١٩٦١
بدر *II*	سفينة مواشي	١٧٠٠	١٩٦٩

المصدر : سجلات الشركة الدولية لادارة السفن ١٩٩٩

يتبين من الجدول رقم (٥-٦) عدم وجود نمط محدد للاسطول الاردني حيث لا يشكل أي نوع من السفن أغلبية مطلقة ، الا أنه من الواضح ان غالبية السفن تتميز بعمر يتراوح بين ١٥-٢٠ سنة بل ان بعضها يزيد عن هذا العمر بكثير.

ويشار الى أن تعدد أنواع وأعمار السفن قد أكسب مالكي/ مدراء/ مشغلي هذه السفن خبرة فنية كبيرة وقد أثمرت هذه الخبرة المتميزة بحيث أصبحت كافة السفن الاردنية (سواء التي ترفع العلم الاردني أو غيره) تدار ويتم تشغيلها من قبل الكوادر الاردنية، كما أن أكثر من ٩٥% من الطواقم البحرية العاملة على ظهر السفن هي من الجنسية الاردنية. و في هذا الصدد فانه لا بد من الإشارة إلى أن تشغيل الكوادر الاردنية لم يسبب أية زيادة في التكلفة التشغيلية للسفن بل أمكن المحافظة عليها لهذه السفن ضمن الحدود المنافسة للسوق العالمي دون التضحية بالمستوى الفني و إنتاجية السفن.

ان معظم العاملين على ظهر السفن الاردنية وكذلك في إدارة الشركات البحرية هم من خريجي الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري/ الاسكندرية التابعة لجامعة الدول العربية، حيث بلغ عدد الدارسين الاردنيين ممن حصلوا على درجات علمية أو شهادات تأهيلية أو حضروا دورات دراسية أو تدريبية حوالي ٨٠٠٠ دارس منذ تأسيس الاكاديمية عام ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٩٦ وهي أعلى نسبة بين خريجي الاكاديمية بعد جمهورية مصر العربية[1].

ونظرا لعدم وجود معاهد بحرية متخصصة في الاردن، فإنه قد جرت اتصالات لفتح فرع للاكاديمية العربية في الاردن حيث تنص المادة الثانية من ميثاق تأسيس الاكاديمية على إمكانية فتح فروع لها في الدول الأعضاء. إلا أن هذه الاتصالات لا تزال في مرحلة مبكرة جداً.

---

(١) احصائيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ١٩٩٧

وإذا ما نظرنا إلى الأسطول الأردني من حيث قيمة وحداته، فإنه يلاحظ أنه نظـــراً لشح الموارد المالية فإن الاسطـــــول الأردني لم يضم سفن جديـــدة تـــــــم بناؤهـــا خصيصاً لشركة أردنيـــــة (New Building) ، كما أنه بهذا الصدد لا بد من الإشارة إلى أن التسهيلات المالية التي تقدم على مستوى الحكومات غالباً مـــا تتم لتشجيع بناء السفن الجديدة في الدول المانحة للتسهيلات ، ومن النادر الحصــول على تسهيلات من دول لتمويل شراء سفن مستعملة.

وبناء على ما تقدم وحيث أن النقل البحري لا يزال يمثل مركـــزاً متـــأخراً ضمـــن أولويات الاقتصاد الاردني ، فإنه من المؤكد أن الخيار الوحيد أمام الاســـتثمار فـــي النقل البحري هو في شراء سفن مستعملة وقديمة نسبياً. فحتى فترة حديثة نسبياً لـــم يكن للحكومة دور في قطاع النقل البحري. ففي عـــام ١٩٩٥ وافقـــت الحكومـــة الاردنية على قيام البنك الاسلامي للتنمية في جدة بالمملكة العربية السعودية بتمويـــل شراء سفينة مستعملة من نوع متعددة الأغراض لشركة الخطوط البحرية الوطنيـــة الاردنية ، ولم تشكل موافقة الحكومة على هذا القرض إلتزاماً أو ضماناً للقرض بـــل اقتصرت على كونها دعماً إدارياً.

وحتى فترة قريبة فقد كان القطاع الخاص ممثلاً بملاك السفن في الاردن يتجه نحـــو تسجيل السفن في إحـــدى المـــوانئ تحت مـــــا يسمـــــــــى بعلـــم الملائمـــة أو المصلحة (Flag of Convenience) وذلك لسهولة إجراءات التســـجيل مـــن جهـــة وكذلك الإجراءات الضريبية من جهة أخرى ، مقابل بعض التعقيـــدات التـــي كـــان يواجهها المستثمرون خلال إجراءات تسجيل السفن تحت العلم الاردني بالإضافـــة إلى الصعوبات الاخرى مع دائرة ضريبة الدخل[1] إلاّ أن بعض التسهيلات قد تـــم تقديمها سواء من حيث تبسيط اجراءات تسجيل السفن فلم يعد يطلب بيان جمركي

١.ملحق الاسواق الاسبوعي(النقل البحري في الاردن)٣/٣١ - ١٩٩٣/٤/٦ رقم ٥٥ و٥٦ المجلد رقم ٢

ضمن وثائق تسجيل السفينة أو بالنسبة للضرائب حيث يمكـن تسـجيل الشـركات المالكة للسفن في المناطق الحرة الاردنية وبالتالي فإنها تتمتع بإعفاء ضريبي.

وقد استفادت شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية من إتفاقيـة الشـراكة التـي عقدتها مع شركة جبسن النرويجية واستمرت منذ عام ١٩٨٣ حتـى عـام ١٩٩٠. تمكنت خلالها الشركة الاردنية من نقل الكثير من أساليب المعرفة (Know How) والادارة البحرية في مختلف التخصصات الفرعية لاسيما في مجال إدارة الاساطيل، حيث إستطاعت الشركة الاعتماد على كوادرها الوطنية في إدارة أسطول الشـركة بمستويات فنية مقبولة عالمياً ، مما رفع من مستوى الأداء وبالتالي زيادة مسـتوى الربحية. إضافة إلى ذلك ، ففي الخطوط الملاحية المنتظمة فـإن تخفيـض مـدة الرحلة الكاملة إلى مستويات معقولة هو زيادة في كفاءة الأداء، كمـا أنـه يعتـبر مؤشراً إلى إمكانية تحقيق ربحية أفضل .

وحيث أن الميناء البحري لا يعمل بكفاءة إلاّ إذا كـان مرتبطـا بـالداخل بطـرق ووسائـل مواصلات تعمل على تزويده بالسلع المختلفة كما تؤدي إلى سهولة سـحب الواردات في يسر وسرعة وكفاءة، وحيث أن من الاعتبارات الفنية الواجب أخذهـا بعين الاعتبار هو النقل البري من حيث البنية التحتية والمستوى الفني لهذا القطـاع حيث يعتبر بحالة جيدة وآمنة مع عمليات تحسين وتطوير مستمرة. ونظرا لكـثرة إستعمالها ، فقد عانى الطريق الرئيسي المؤدي من ميناء العقبة إلى مختلف المنـاطق مـن كثـرة الأضـرار الناجمـة عن زيادة بعض الشاحنات في حمولتهـا المحورية (Axial Load) عن تلك المسموح بها ، وذلك بـالرغم مـن المحـاولات المستمرة للرقابة الصارمة بهذا الخصوص ، وقد وضعت الحكومة خططـا كثـيرة وبدأت بتنفيذها وذلك من أجل صيانة وتطوير الطريق الرئيسي الذي يربط العقبـة بالعـاصمة عمان ليبقـى في حالة فنية توفر الوسائل المطلوبة لقيادة آمنة علـى

الطرق. فقد تم استخدام هذا الطريق بكثافة غزيرة قبل حرب الخليج الثانية لنقل البضائع العراقية المستوردة عن طريق ميناء العقبة والتي بلغت حوالي ٧٠ % من مجموع البضائع الواردة للميناء كما ذكر سابقاً .

أما بالنسبة للطريق التي تربط بين عمان والحدود العراقية فتعتبر طريق آمنة حيث يتم صيانتها بإستمرار الأمر الذي يعتبر عاملاً إيجابياً لخدمة النقل البحري من حيث تسهيل حركة البضائع إلى مقاصدها النهائية سواء داخل المملكة أو خارجها. كما أنه يعتبر عاملاً إيجابياً من حيث مساعدة ذلك على عدم ازدحام السفن إنتظاراً لدخول الميناء وبالتالي تجنب مشكلة ازدحامها خارج الميناء.

وتمثل كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة والشركة الدولية لادارة السفن قطاع النقل البحري الاردني في المملكة من حيث الملكية والتشغيل والادارة ، وقد إستثمرت هذه الشركات في إدخال الانظمة المتطورة لكافة نشاطات النقل البحري لاسيما:-

- بنك معلومات رئيسي .
- حسابات رحلات السفن .
- حسابات المصاريف الجارية للسفن .
- الحسابات الختامية والموازنات التقديرية للشركات .
- نظام الطواقم البحرية .
- التقارير الفنية والمالية والادارية الاخرى .

حيث تساعد مثل هذه المعلومات عند توفرها على اتخاذ القرارات الصحيحة في الوقت المناسب وبالتالي رفع كفاءة العمل .

لا تنحصر نشاطات النقل البحري في مجال أو منطقة جغرافية واحدة ضيقة، وتفرض هذه الميزة على هذا القطاع ضرورة العمل من خلال نظام اتصالات فعال تتصل من خلاله بالمحيط الخارجي المرتبط بهذه الصناعة مما يسهل كذلك على الإدارة للقيام بواجباتها. ففي شركات النقل البحري، يتم الاتصال عن بعد بالمناطق الجغرافية المختلفة حيث البيئة والوقت مختلفين ، كما أن الاتصال بالسفن يشكل أحياناً صعوبة خاصة ، سواء للتداخل من جهات متعددة، أو بسبب الأحوال الجوية أو غيرها .

ويتمتع الاردن بشبكة حديثة من وسائل الاتصالات تضاهي في مستوى خدماتها تلك المتوفرة في أوروبا الغربية ، حيث يتوفر إمكانيات الاتصالات المباشرة سواء على المستوى المحلي أو الدولي من كافة مناطق المملكة التجارية ، كما أن خدمة الهواتف المتنقلة والبريد الالكتروني والانترنت تعتبر ميزة أخرى إضافية لا تتوفر في كثير من الدول النامية. ومما لاشك فيه أن هذه التسهيلات تساعد على نجاح كافة النشاطات الصناعية والتجارية بما فيها النقل البحري.

وتلبية لحاجة التجارة العالمية ، فان البضائع تنتقل من مكان إلى مكان آخر، بواسطة السفن وهي الوسائل الأكثر ملائمة في معظم الحالات لنقل البضائع من ميناء أو اكثر في دولة أو أكثر إلى ميناء أو أكثر في دولة أو دول أخرى. وتقدر قيمة السفن نفسها بملايين الدولارات ، كما تقوم بنقل بضائع تبلغ قيمتها ملايين الدولارات أيضا، إلا أن قيمة حياة طاقم السفينة تفوق بكثير قيمة كل من السفينة والبضائع المحمولة عليها، وعليه فإنه يصبح من الأهمية أن تحافظ السفن على حد أدنى من المستوى الفني الذي يضمن ملائمة السفينة للإبحار (Sea worthiness of the ship) الأمر الذي يعتبر عاملاً مهماً لسلامة السفينة ، البضائع، الطاقم، وكذلك البيئة.

وعلى مستوى عالمي، فان المنظمة البحرية العالمية (International Maritime Organization) تلعب دورا مهما لوضع قواعد دولية ومتعارف عليها وتعنى بالسلامة البحرية وكذلك منع التلوث البحري من السفن. وتأمل المنظمة أن يتم تطبيق شعارها المعروف "نحو نقل بحري آمن ومحيطات نظيفة""Safer Shipping and Cleaner Oceans" وذلك من خلال وضع الاتفاقيات المختلفة بهذا الخصوص وإدخالها حيز التنفيذ.

أما على المستوى الوطني فإن التشريعات المتعلقة بالنقل البحري لكل دولة ، هي من أهم العوامل الواجب أخذها بعين الاعتبار، وهنا تبرز أهمية انضمام الدول للاتفاقيات الدولية البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية I.M.O.

ولا بد من الإشارة إلى الأهمية الكبيرة للانضمام إلى الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بصناعة النقل البحري والصادرة عن المنظمة البحرية العالمية وما يترتب على ذلك من ضرورة تعديل التشريعات والقوانين والأنظمة المحلية، وقد يكون هذا المتطلب هو العائق الرئيسي لانضمام الاردن إلى معظم الاتفاقيات الدولية. وتقوم حالياً مؤسسة الموانئ بمهمة التفتيش على السفن سواء الاردنية أو الأجنبية التي تزور ميناء العقبة (Port State Control) ، وتعتبر المؤسسة اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية كمرشد لأسس التفتيش دون أن يكون لهذا التفتيش أية مرجعية ضمن قوانين أو تشريعات محلية.

وضمن المفهوم الفني، فإن لمؤسسة الموانئ دور كبير، حيث أنها تمثل الجهة الحكومية التي تقوم بأعمال التفتيش البحري في المملكة، كما هو وارد أعلاه ونظراً لغياب التشريعات المحلية التي تضبط مستويات التفتيش البحري الفني على السفن، فإنه من الضروري رفع مستوى التفتيش ليتلائم مع التطور التكنولوجي

السريع في صناعة النقل البحري بصورة عامة، وبالتحديد صناعة وإصلاح السـفن، وكذلك للمساهمة للمحافظة على السلامة البحرية للاسطول العالمي ضمن مسـتويات مقبولة.

ومن وجهة نظر إدارية، فإنه من الضروري الإشارة إلى أهمية الدور الذي تقوم بـه الجهات المسؤولة عن إدارة السفن و تطقيمها، وفي هذا المجال فإن الاردن يأتـي في مقدمـة الـدول العربية التي تمكنت من توفير كوادر بحريـة مؤهلة ليس فقـط لخدمة الاردن بل لمعظم دول الخليج العربي .

أما على المستوى الاداري، فتقوم الشركات البحرية المختلفة بوضع خطط قصـيرة وأخرى طويلة المدى لتدريب الموظفين مع التركيز علـى الجوانـب الفنيـة لـهذا القطاع، وقد تعاونت شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية مع كـل مـن وزارة التخطيط وبرنامج الامم المتحدة للتنمية (UNDP) وبعض المؤسسـات الأخـرى، كما تعاونـت الشركة الدولية لإدارة السفن مع هيئة اللويـدز لتصنيـف السـفن (Lloyds Register) لتوفير بعثات دراسية وتدريبية لبعـض الموظفيـن المؤهليـن للدراسة في الجامعة البحرية العالمية (World Maritime University) في مدينـة مالمو بالسويد والتابعة للمنظمة البحرية العالمية وكذلك في مؤسسات تعليميـة فـي دول أوروبية مختلفة مثل النرويج، بريطانيا و ألمانيا وقـد تمكـن موظفـو هـذه الشركات من إكمال دراستهم والحصول على درجـات علميـة فـي تخصصاتـهم البحرية المختلفة.

كما أن للمشاركة في الدورات القصيرة والندوات وكذلك التدريب العملي في مواقـع العمل (On-The -Job - Training) في شركات زميلـة أو مؤسسـات متخصصـة أهمـية كبرى ، إلا أنـه من الضـروري أن تهتـم الإدارات العليا بصورة عامة

بحضور المؤتمرات والندوات المتخصصة على مستوى دولي، وذلك للاطلاع على آخر التطورات في هذه الصناعة.

وللسياسة تأثير كبير على الجوانب الفنية لصناعة النقل البحري ، فقد تميزت فترة الحرب العراقية – الايرانية مثلا بكونها فترة ازدهار لميناء العقبة الذي يعتبر ميناء" رئيسيا" لاستيراد البضائع العراقية القادمة من أوروبا وأمريكا ، حيث كان على السفن الانتظار لفترات ليس بالقصيرة من شدة ازدحام الميناء ، ولمواكبة هذا الازدحام كان على الميناء أن يتزود بالمعدات اللازمة لزيادة كفاءته من حيث النوعية والكمية ، وقد شمل ذلك الروافع و الأرصفة العائمة وغيرها. كما ظهرت خدمات إصلاح السفن خلال تلك الفترة لتلبية حاجات السفن التي تزور ميناء العقبة.

وبسبب تأثيرات سياسية فقد تأثر ميناء العقبة ولكن بصورة سلبية نتيجة لحرب الخليج الثانية. فقد امتنع أغلب ملاك السفن عن إرسال السفن إلى العقبة بسبب التأخير المرجح على مدخل خليج العقبة، لضرورة تعرض السفن إلى التفتيش من قبل قوات التفتيش التابعة لهيئة الامم المتحدة، بالإضافة إلى الأقساط الإضافية التي فرضتها شركات التأمين و أندية الحماية والتعويض على السفن المتجهة عبر خليج العقبة. ونظرا لانخفاض أعداد هذه السفن فقد تلاشى سوق إصلاح السفن في العقبة خلال هذه الفترة.

وكما ذكر سابقاً فقد تميز الاردن حتى عام ١٩٨٨ بوجود اقتصاد قوي ومتزن ، الأمر الذي خلق مناخا اقتصاديا ملائما للاستثمار في النقل البحري . إلا أن سوق النقل البحري الاردني لم يستفد من هذا الوضع ولو بنسب متواضعة لا سيما في شراء السفن الجديدة (New Building). فقد بدأ الاستثمار في تملك السفن في الاردن في نهاية السبعينات، وذلك بشراء سفن قديمة وذات مستوى فني منخفض حسب المتطلبات العالمية ، وفي بداية الثمانينات تميز الاستثمار في تملك السفن

بتوجهه نحو سفن مستعمله أيضاً ولكن أكثر حداثة، مما عكس تطورا" ورفعا لمستوى السفن في المملكة. وكما هو ملاحظ فإن الاسطول البحري الاردني كان دائما مكونا من سفن مستعملة وذلك لعدم توفر وسائل لتمويل شراء سفن جديدة، فاقتصر شراء السفن التي ترفع العلم الاردني على سفن مستعملة، ومن الجدير بالملاحظة في هذا الصدد أن تكلفة تشغيل هذه السفن المستعملة أعلى من كلفة تشغيل السفن الحديثة المشابهة لها من حيث الحمولة والنوع وخط التشغيل.

ولأغراض المقارنة نذكر بأن المصاريف الجارية السنوية لسفينة متعددة الأغراض ترفع العلم الأردني وبطاقم أردني ويبلغ عمرها حوالي ١٥ سنة تبلغ أقل من مليون دولار، ويعتبر هذا الرقم منافسا شديدا لسفن ترفع العلم الأوروبي، ويعود السبب الرئيسي لانخفاضه هو انخفاض كلفة الطاقم الأردني مقارنة بالطواقم الأوروبية الغربية والشرقية وحتى طواقم جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى والتي تعرف بأنها دول مصدرة للعمالة البحرية. كما أنه من الجدير بالذكر أن المستوى الفني للأسطول البحري التجاري الأردني نافس المستوى الأوروبي من حيث تلبيته للمتطلبات الدولية لا سيما المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث.

أن النظر إلى تفاصيل مصاريف السفن يشير إلى أن الإصلاحات التي يتم إجراؤها للسفن خارج الدولة التي ترفع علمها وكذلك المواد التي يتم تزويد هذه السفن بها سواء كانت مواد تموينية أو قطع غيار أو مخازن أو غيرها من الخدمات في مختلف الموانئ، تشكل فقدانا للعملة الصعبة من الدولة وتزداد هذه المصاريف بازدياد عمر السفن. من ناحية أخرى فان الاستثمار في شراء سفن مستعملة يوفر فرص عمل اكبر للطواقم البحرية الأردنية مقارنة بعدد الفرص الممكن توفيرها على سفن حديثة، وذلك بسبب التصميم الحديث للسفن والذي يعتمد على استخدام عدد أقل من أفراد الطاقم. وبهذا المضمون تجدر الإشارة إلى أن أعداد الطواقم

العاملة على السفن الأردنية يزيد عن الحد الأدنى المطلوب حسب شهادات السفينة "Safe Manning Certificate".

وتتميز السفن القديمة بصورة عامة بصعوبة إدارتها، حيث تتعرض لمشاكل وأعطال غير متوقعة ولكن متكررة، الأمر الذي يحكم ضرورة وجود إدارة مؤهلة للعناية بهذه السفن، وقد تمكنت الشركات البحرية الاردنية من تأهيل وتوظيف وتدريب فريق من الموظفين المختصين لإدارة السفن بمؤهلات أكاديمية عالية وخبرات تدريبية وعملية متميزة.

٥-٨ العوامل التنظيمية في صناعة النقل البحري بالاردن:

قد يختلف الهيكل التنظيمي لشركات الملاحة للقطاع العام (المساهمة العامة) عنه لشركات القطاع الخاص. الا أنه بصورة عامة فان الهيكل العام في كلتا الحالتين يعتمد على التعاون وعمل الفريق الواحد Team Work لمختلف الدوائر في المؤسسة، ففي الشركات المساهمة العامة يتكون الهيكل التنظيمي من مجلس إدارة ومدير عام ومديري دوائر والموظفين والأمر بصورة عامة لا يختلف في الشركات المساهمة العامة أو الشركات المساهمة الخاصة فيما عدا صلاحيات اتخاذ القرارات حيث يتم اتخاذ القرارات الرئيسية في الشركات المساهمة الخاصة من قبل مالك الشركة الذي عادة ما يكون المدير التنفيذي لها، أما بالنسبة لتركيب الدوائر المختلفة في شركات القطاع الخاص، فقد لا يختلف كثيرا عنه في الشركات المساهمة العامة مع ملاحظة وجود بعض المرونة في اتخاذ القرارات المتعلقة بالعمل اليومي.

أما بالنسبة للهيكل العام لقطاع النقل البحري في المملكة، فانه يشتمل على المؤسسات التالية:-

- وزارة النقل ممثلة بمديرية النقل البحري.
- مؤسسة الموانئ– العقبة.
- نقابة وكلاء الملاحة.
- الشركات المالكة والمديرة والمشغلة للسفن.
- المؤسسات الاخرى المرتبطة بصناعة النقل البحري مثل:

البنوك، شركات التخليص، شركات التأمين ، شركات الصيانة، شركات المعاينة وهيئات التصنيف وغيرها من المؤسسات الخاصة.

وبصورة عامة فان الاتجاه يميل نحو الخصخصة Privatization في قطاع النقل ليتلائم ذلك مع نظام السوق الحر Free Market وذلك ضمن خطة زمنية محددة. وبصورة خاصة فان الحكومة تفضل الانسحاب الكامل من قطاع النقل البحري.

وقد فسر الدعم الإداري لهذا القطاع على أن يشمل تحديث التشريعات الوطنية وذلك لجذب المستثمرين الاردنيين والأجانب للاستثمار في قطاع النقل البحري والصناعات المصاحبة لهذا القطاع [1].

ونظرا لخصوصية صناعة قطاع النقل البحري من حيث كونها صناعة متخصصة جدا وارتفاع نسبة المخاطرة فيها وكذلك ارتفاع رأس المال اللازم، فان كل ذلك يتطلب ان تعتمد شركات النقل البحري على فريق من المتخصصين وليس المتدربين، مما سيساعدها على تخفيض نفقاتها وبالتالي المنافسة مع الغير في سوق مفتوح وشديد التنافس.

---

١. أكد المهندس سمير قعوار – وزير النقل خلال اجتماعه بكادر شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية في ١٩٩٥/٨/٢٨ بأن الحكومة ستوفر الدعم الاداري للناقل البحري الوطني (الشركات التي ترفع العلم الاردني) الا ان أي دعم مادي مباشر قد لا يكون ممكنا.

٥-٩ الجانب الاداري في النقل البحري الاردني:

منذ أن واجهت المملكة التغييرات الاقتصادية في عام ١٩٨٨ ، كان من الضـــروري حصول بعض التغييرات الرئيسية للقوى العاملة ، لا سيما فيما يتعلق بـــدور الادارة في عملية اتخاذ القرارات. ففي ذلك العام ، واجهت المملكـــة مصـــاعب اقتصاديـــة رئيسية / كما فقد الدينار الاردني حوالي ٥٠% من قيمته أمام العملات الاخرى.

وقد تم تهيئة المهارات الإدارية المتوفرة في المملكة للتعامل مع هذا السوق ، ففـــي قطاع النقل البحري والصناعات المصاحبة لهذا القطاع ، يلاحظ ان حوالـــي ٨٠% ممن يشغلون الوظائف الإدارية العليا ، هم ممن تلقوا تعليماً أو تدريباً متخصصاً فـــي أوروبا الغربية.

ويمكن توجيه بعض الملاحظات على الجوانب الادارية لقطاع النقل البحـــري فـــي الاردن:-

أولا : الشركات المشتركة (Joint Ventures)

تعتبر الشركات المشتركة Joint Ventures من أهم وسائل نقل التكنولوجيا والمعرفـــة know-how، وقد استفادت الادارات البحرية المختلفة في الاردن من الكثير من هـــذه الشراكات التي تم عقدها مع مؤسسات متخصصة في اوروبا بالذات بما فـــي ذلـــك فتح فروع للشركات في بعض الموانئ الاوروبية. وبالتحديد، فقد استفادت الخطـــوط البحرية الوطنية الاردنية من اتفاقياتها مع شـــركة جبســـن النرويجيـــة فـــي عـــدة تخصـــصات ضمـــن صـــناعة النـــــقل البحـــري لا ســـيما فـــي مجـــال إدارة السفنShip Management وكذلك أعمال الوساطة البحرية Chartering Brokerage.

وتساعد الشركات المشتركة Joint Venture على جذب اهتمام الجهات الدولية المهتمة في النقل البحري للاستثمار في هذا المجال في المملكة. ومما لا شك فيه ان لهذه الاتفاقيات آثار اقتصادية على الدولة بالإضافة إلى زيادة الكفاءة التشغيلية، كما قد يؤدي ذلك إلى الاستثمار في سفن وتكنولوجيا جديدة حيث يساعد ذلك على تحسين فرص التنافس مع الدول الاخرى. ومما هو جدير بالذكر ان التنافس الخارجي لخدمة خطوط اخرى Cross Trades يشكل تحديا اقتصاديا فمثل هذا التنافس يتطلب العمل على نفس المستويات والأسس العالمية وبالتالي رفع مستوى أداء النقل البحري الاردني.

ثانياً : التدريب

يعتبر تدريب وتأهيل الموظفين من أهم مسؤوليات الادارة المختلفة سواء لرفع مستوى الاداء او لنقل المعرفة في مجال معين.

ولتحقيق المزيد من نقل المعرفة قامت شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية في شهر أكتوبر ١٩٩٣ بتعيين وكيل عام للشركة في أوروبا وذلك لتمثيل الشركة في تشغيل خط شمال اوروبا / المملكة المتحدة إلى العقبة والبحر الأحمر وهو خط منتظم يخدم المنطقة منذ حوالي عشرين عاماً. ولتحقيق المزيد من الفائدة من العلاقة مع اوروبا فان الشركات البحرية الاردنية أوفدت العديد من موظفيها بعض الوقت في التدريب الميداني(on-the- job training) في شركات بحرية ومؤسسات متخصصة ضمن اتفاقيات خاصة بين هذه الشركات والمؤسسات. وكما ذكر سابقا فانه يمكن وصف الإدارة في مؤسسات النقل البحري الاردني بأنها إدارات تعمل بإطار أوروبي حيث اكتسبت تعليمها وتدريبها وخبراتها من أوروبا وذلك ضمن برامج تدريبية تم تمويلها من قبل برنامج الأمم المتحدة للإنماء UNDP وكذلك من

خلال الاتفاقيات الثنائية بين المملكة وبعض الدول الاوروبيــة حيـث تلعـب وزارة التخطيط دورا مهما في هذا المجال.

كما أن من أهم النقاط التي تستحق التوقف عندها ضمن المفهوم الإداري هو الأعداد المتزايدة للعاملين في قطاع النقل البحري الأردني. وإذا أخذ بعين الاعتبـار عـدد سكان المملكة وحجم الأسطول الوطني الأردني وكذلك الأعـداد المـتزايدة مـن خريجي الكليات والمعاهد البحرية الأخرى وعودة معظم الطواقم البحرية التي كـانت تعمل في الخليج العربي لا سيما الكويت عام ١٩٩٠ ، وما أدى ذلك إلى زيادة فـي حجم البطالة في هذا القطاع ، فإنه من الضروري إجراء الدراسات اللازمة لوضـع الخطط المتعلقة بالحاجات والتخصصات المستقبلية ضمن هذا القطاع. وممـا هـو جدير بالذكر أن هذه الزيادة في أعداد المؤهلين البحريين ومـا يـؤدي ذلـك إلـى تخفيض مصاريف تشغيل السفن حيث في حالة تزايد العرض عن الطلب، فان ذلـك يؤدي إلى خفض في رواتب وشروط العمل التي يقدمـها مـلاك السـفن وبالتـالي تخفيض النفقات التشغيلية كما هو مذكور أعلاه، وبالرغم من ذلك فان تزايد أعـداد الخريجين عن الحاجة وارتفاع نسبة البطالة تبقى مشكلة وطنية بحاجة لمعالجة.

ثالثاً: الخصخصة

بما أن الاتجاه العام للحكومة يسير نحو الخصخصة Privatization فانه من المتوقـع أن يتلاشى تدخل الحكومة في مؤسسات النقل البحري كما تحتاج الإدارة الحكوميـة للتعاون والتنسيق مع مؤسسات النقل البحري والمؤسسـات المرتبطـة بـها مثـل الشاحنين وشركات التخليص وغير ذلك لخلق بيئة تنافسية وفعالة لهذا القطاع.

وتتطلب صناعة النقل البحري كما هو معلوم، الاتصال بين عدة دول وقارات ضمـن إطار هذه الصناعة، ومن أهم هذه الاتصالات المفاوضات التـي تتـم عـادة بيـن الشركات المحلية والشركات الأجنبية، وذلك من أجل المنافسة على مستوى عالمي .

ومما لا شك فيه أن ذلك يتطلب من شركات النقل البحري الحصول علـــى بعــض المعرفة عن كيفية عمل الأنظمة في الدول الأخرى بما فيها الشـــركات المنافســة لا سيما عن الأنظمة والقوانين المحلية في الدول الأخرى.

٥-١٠ الوضع السياسي وتأثيره على النقل البحري في الاردن

تولى المغفور له جلالة الملك الحسين بن طلال الحكم في المملكة الاردنية الهاشــمية منذ عام ١٩٥٢ وحتى ٧ فبراير ١٩٩٩ حيث تولى الملك عبد الله الثـــاني ســلطاته الدستورية ، ومنذ ذلك التاريخ وخلال هذه الحقّبة الطويلة من الزمن تعـوض الاردن بشكل خاص ومنطقة الشرق الأوسط بصورة عامـــة لسلســلة مـــن الاضطرابــات السياسية وبالرغم من ذلك فقد تمكن الاردن من تحقيق الاستقرار وحماية المملكـــة من أية أخطار كبيرة وبقي الوضع السياسي في المملكة مستقرا لفترة طويلة حيـــث تمخض ذلك عن خطوات جريئة نحو الديموقراطية منذ عام ١٩٨٩ حيث اعتبر هـذا التحرك إلى حد ما، هو خطوة نحو نقل عملية اتخاذ القرارات مـــن الافـــراد إلـــى الجماعات بما في ذلك قطاع النقل البحري والذي يتطلب تغييرا جذريـــا وان كـــان بطيئا في أسلوب العمل اليومي.

ومما لا شك فيه أن التأثيرات السياسية الخارجية ولعل أهمها مشـــاكل دول الخليـــج العربي والمشكلة الفلسطينية تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشـــرة علـــى صناعـــة النقل البحري الاردني. ولا شك انه من المتوقع ان يكون لإتفاقية السلام الأردنية – الإسرائيلية في شهر تشرين ثاني ١٩٩٤ أثرها على الاقتصاد الاردني بما في ذلـــك قطاع النقل البحري. إلاّ انه لا يمكن تقييم هذا الوضع في الحال وعلـــى الاخــص وان الحكومات الاسرائيلية المتعاقبة ما زالت تضع العراقيل امـــام تحقيـــق الســـلام الكامل في المنطقة، إضافة إلى أن أزمة الخليج والمشكلة العراقية ما زال لها أثـــرا واضحا على الاقتصاد الأردني وعلى قطاع النقل البحري وذلك من الزوايا التالية:-

أ- عودة عدد كبير من الاردنيين بصورة قسرية من الكويت والعراق وان كان قد تمكن عدد منهم من توجيه استثماراتهم الى قطاع النقل البحري في الاردن وذلك لامتلاكهم التمويل و الخبرة والرغبة لهذا الاستثمار.

ب- اشتمل العدد الكبير للاردنيين العائدين من الكويت على عدد كبير من الطواقم البحرية وكذلك على أشخاص عملوا في مراكز عديدة ومتقدمة في قطاع النقل البحري في الكويت وهم ممن يملكون الدراية والخبرة وقد استقبلهم قطاع النقل البحري الاردني العام والخاص للاستفادة من خبراتهم.

جـ- عانى قطاع النقل البحري من مشاكل رئيسية نتج عنها خسائر اقتصادية نجمت عن التفتيش الشديد للسفن المتوجهة من والى ميناء العقبة وانعكاس ذلك على أجور الشحن البحري.

وبصورة عامة، فإن دور الحكومة في قطاع النقل البحري يكاد يشبه دورها في القطاعات الاخرى من حيث التوجه نحو الخصخصة والانسحاب من إدارة النقل البحري ومساهمتها المالية وذلك بهدف خلق وزيادة التنافس بين شركات النقل البحري وبالتالي رفع كفاءة هذه الصناعة . الا أنه من المتوقع ان يستغرق ذلك بعض الوقت والى ان يتم انسحاب الحكومة بصورة كلية فانه من المتوقع ان يتم تشغيل/ إدارة الشركات المساهمة العامة بأسلوب القطاع الخاص مع التركيز بصورة خاصة على عملية اتخاذ القرارات.

وللأردن أطول خط حدودي مع إسرائيل يمتد من رأس الناقورة شمالا وحتى الخط الفاصل بين ايلات في إسرائيل والعقبة في الأردن جنوباً. وقد أعطى ذلك بعدا

سياسيا للعقبة كونها الميناء البحري الوحيد في المملكة كما ذكر سـابقاً، بالإضافـة إلى الأهمية التجارية للميناء، فتواجد ميناء بحري في منطقة معرضـة للحـروب بصورة دائمة و أحيانا كثيرة في ظروف معلقة بين السلم والحرب لعدة سنوات قـد جعل أي عملية تخطيط لتطوير الميناء شبه مستحيلة. فقد كان أي تطور في ميناء العقبة هو رد فعل للحاجات الفورية للميناء والتي يتعرض لها من أحداث خارجيـة. فالحرب العراقية الإيرانية الأولى فرضت علـى الميناء توسـعا فوريـاً وذلـك لاستيعاب البضائع العراقية التي اعتمدت على ميناء العقبـة لعمليـات التصديـر والاستيراد.

ومن منظور إداري، فإن النجاح في أي مؤسسة ، بما في ذلـك مؤسسـات النقـل البحري يتطلب أن يـتم التعيين على أسس واضحة وشفافة تعتمد أساساً علـى عنصري الكفاءة والأداء وليس لاسباب سياسية.

إن خطوات إصلاح إدارية وجذرية وسريعة_ أي ما يسمى بإعادة هندسـة الادارة (الهندرة) قد تكون ضرورية للغاية، لا سيما في وقت يميل فيه الاتجاه العام نحـو الخصخصة والعمل على أسس تجارية. بالإضافة إلى ذلك، فان مبـدأ المركزيـة المطلقة في العمل الإداري التجاري سواء كان في صناعة النقل البحري أو غيرهـا قد لا يكون ملائما لإنجاز الأعمال في أوقاتها وبالكفاءة المتوخاة. حيث أن تدخـل الإدارة العليا في العمل اليومي للدوائر المختلفة لا يعيق إنجاز العمل فقط بل يمنعـها من القيام بأعمال الإدارة الأخرى كما ذكر سابقا. إن إعادة النظر بهذا الأسلوب من الإدارة أصبحت ضرورة ذات أولوية لتحقيق النجاح.

ومن وجهة نظر فنية، فان استثمار مؤسسة الموانئ بشراء قـوارب قطـر جديـدة وروافع حديثة ... وغيرها من المعدات، قد ترتب عليه ضرورة وجود الدعم الفني

اللازم لصيانة وإصلاح هذه المعدات حيث أنشأت المؤسسة ورشة حديثة لتغطية هذا الجانب المهم.

أما من المنظور الاقتصادي، فان دور ميناء العقبة في خدمة الاقتصاد الوطني لا يمكن تجاهله، فالميناء يوفر للدولة العملة الصعبة كما أنه يوفر فرص عمل كثيرة مما يسهم في خفض مستوى البطالة في المملكة. وقد كان ميناء العقبة هو الميناء الوحيد في العالم الذي تزايدت فيه إعداد العمالة خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٤-١٩٨٦ في الوقت الذي تميزت فيه تلك الفترة بكونها الفترة التي تم إدخال التكنولوجيا الحديثة لموانئ العالم (بما في ذلك العقبة) الأمر الذي ترتب عليه انخفاض في عدد العمالة في الموانئ. ويعزى سبب خروج العقبة عن هذه الظاهرة هو ازدياد حجم البضائع الكبير الذي تم تداوله في الميناء حيث كان الميناء الرئيسي للبضائع العراقية (كما ذكر سابقا) خلال الحرب العراقية الايرانية.

وخلال أزمة الخليج الثانية تم محاصرة ميناء العقبة وفرض التفتيش على كافة السفن القادمة للميناء .فقد تمركزت القوات الدولية (Multinational Interception Forces (MIF)) على مدخل خليج العقبة وقامت بتفتيش كافة السفن المتجهة إلى ومن ميناء العقبة، حيث تمت عمليات التفتيش هذه تطبيقا لقرار مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة رقم ٦٦١ -الفقرة ٢٠ والمتضمنة فرض حصار اقتصادي على العراق[١]. وقد خضع تفتيش السفن للشروط العامة التالية :-

أ- تمنع السفن من نقل أية بضائع متجهة إلى العراق، باستثناء الأدوية والمواد الغذائية والمواد الأخرى الحاصلة على موافقة خطية مسبقة من لجنة المقاطعة التابعة للأمم المتحدة United Nation Sanction Committee (UNSC).

١- توقف تفتيش السفن في البحر اعتبارا من ١٩٩٤/٨/٢٥

ب- يتعين على كافة السفن الاحتفاظ بوثائق كاملة للبضائع التي تحملها مثل المانيفيست، بوالص الشحن وموضح عليها العناوين الكاملة لمستوردي البضائع.

ج- يتعين أن يتم تستيف البضائع على السفن بطريقة تسمح للمفتشين الدوليين بالوصول إليها وتفتيشها ، وذلك بترك فارغات مناسبة بين البضائع والحاويات.

وقد اقتصر تفتيش البضائع خلال ساعات النهار، حيث كان يستغرق بين عدة ساعات ويوم كامل أو أكثر قليلا، وفي حالة عدم اقتناع قوات التفتيش أو عدم تمكنها من تفتيش بعض البضائع فقد كان أمام السفينة المعنية أحد الخيارين التاليين:-

أولا: العودة والتوجه نحو ميناء آخر وتفريغ البضائع المعنية في هذا الميناء وتركها لإعادة شحنها من ذلك الميناء إلى ميناء العقبة على نفقة ومسؤولية المستورد الأردني.

ثانيا: العودة والتوجه نحو ميناء آخر وإعادة تستيف البضائع بما يسمح بترك ممرات كافية لتفتيش البضائع.

وقد تسبب هذا التفتيش بفرض مصاريف إضافية عالية على كل من ملاك السفن وكذلك مستوردي البضائع و ميناء العقبة وتشمل هذه المصاريف:-

أ- زيادة في أسعار الشحن : وقد بلغت هذه الزيادة حوالي ٥٠٠ دولار أمريكي للحاوية الواحدة سعة ٢٠ قدم و ٥-١٢ دولار للطن الواحد من البضائع العامة.

ب- تغيير مسار الواردات الأردنية إلى الموانئ اللبنانية والسورية بدلا من ميناء العقبة.

جـ- توقف حوالي ٢١ خط ملاحي منتظم عن خدمة العقبة و استخدام بعض الخطوط الأخرى لميناء جده كميناء وسيط لتفريغ الحاويات القادمة إلى ميناء العقبة ومن ثم الى ميناء العقبة بسفن أخرى بكلفة إضافية .

د- اضطراب في بعض الصناعات الأردنية بسبب تأخر/ عدم وصول بعض المواد الخام اللازمة لهذه المصانع.

هـ- المصاريف المالية الإضافية المترتبة على المستوردين الاردنيين لتغطية نشاطاتهم التجارية والصناعية.

و-النقص الحاد في بعض المواد الغذائية الرئيسية في اسواق المملكة وما ترتب على ذلك من زيادة في الاسعار.

ونتيجة لحرب الخليج الثانية وفرض الحصار على ميناء العقبة وتفتيش السفن القادمة من والى ميناء العقبة، فقد تكبد قطاع النقل في المملكة الخسائر والأضرار التالية خلال الفترة الواقعة بين شهر أغسطس ١٩٩٠ وشهر ابريل ١٩٩٣ [١]

أ- الخسائر الناجمة عن انخفاض حجم البضائع والسفن المتجهة الى العقبة:-

خسائر مؤسسة الموانئ	٦٦ مليون دولار
خسائر الناقلين البحريين وناقلي البر والوكلاء البحريين	٣٩٨ مليون دولار

١. سجلات وزارة النقل،١٩٩٤

ب- المصاريف الاضافية التي فرضت على المستوردين الاردنيين:-

- نتيجة لتفتيش السفن	٨٠ مليون دولار
- نتيجة لفرض أقساط تأمين إضافي ضد مخاطر الحرب	٦ مليون دولار
المجموع	٥٥٠ مليون دولار

وضمن المفهوم السياسي، فإن صناعة النقل البحري لم يتم التعامل معها على أساس من الأهمية لا سيما من قبل الأحزاب السياسية. وفي الواقع فإن مجلس النواب الاردني لم يشهد عضوا فيه قد تبنى قبل أو بعد انتخابه أية أفكار تتعلق بصناعة النقل البحري في الاردن ويعكس ذلك أن هذا القطاع لا يزال لا يملك تأثيرا على الأحزاب السياسية أو حتى على التصويت للانتخابات النيابية.

٥-١١ العامل الاقتصادي

تعرض الاردن لأحداث اقتصادية عديدة لعل أخطرها كان عام ١٩٨٨ والذي ترتب عليها انخفاض القيمة الخارجية للدينار الاردني إلى النصف ، وقد ترتب على ذلك ركودا اقتصاديا كان أهم نتائجه :-

أ- انخفاض مستوى المعيشة الحقيقي للمواطن الاردني: وذلك بسبب ارتفاع أسعار المواد المستوردة والتي يتم دفعها بالعملة الصعبة.

ب- ارتفاع أجور النقل : وتمثل هذه الاجور نسبة عالية من كلفة المواد المستوردة وكذلك الخدمات مثل اجور السفر بالطائرات.

جـ- انخفاض قيمة أصول الشركات اذا تم تقييمها بعملات أجنبية: فعلى سبيل المثال فان أصول الشركة التي كانت تبلغ مليون دينار كانت تصل حوالي

ثلاثة ملايين دولار بينما أصبحت بعد عام ١٩٨٨ تساوي حوالي مليون دولار ونصف فقط.

د- ارتفاع النفقات الثابتة والمتغيرة لشركات النقل البحري عندما يتم تحويلها الى الدينار الاردني : فمن المعروف ان حسابات شركات النقل البحري تتم بالدولار الامريكي وعند انخفاض قيمة الدينار الاردني ازدادت قيمة النفقات عند احتسابها بالدينار الاردني دون ان يكون هنالك زيادة فعلية في قيمتها.

هـ- زيادة في ايجار السفن المستأجرة (وهو أثر غير مباشر يظهر بوضوح في الاردن عند تحويل إيجار السفن الى الدينار الاردني).

و- انخفاض كبير في حجم الواردات الاردنية نتيجة لارتفاع قيمتها بالدينار الاردني وكذلك ارتفاع أجور النقل وذلك عند تحويل قيمة البضائع و أجور نقلها من العملة الصعبة الى الدينار الاردني.

٥-١٢ أثر العامل الاجتماعي على النقل البحري

تأثر الاردن خلال العشر سنوات الماضية بحدثين رئيسين أثرا على الحياة الاجتماعية بدرجة كبيرة هما انتهاج الديموقراطية عام ١٩٨٩ وتوقيع المعاهدة الاردنية الاسرائيلية عام ١٩٩٤.

فقد نجم عن انتهاج الديموقراطية انتشار الحريات في المجالات المختلفة وعلى الاخص في التعبير عن الرأي والرأي الآخر كما أدى إلى قيام أنظمة اكثر لا مركزية بالنسبة لعملية اتخاذ القرارات كما منح الأفراد والمؤسسات مزيداً من الصلاحيات لا سيما اتحادات العمال وما يترتب على ذلك من أثر اجتماعي يؤثر

بصورة مباشرة أو غير مباشرة على قطاع النقل البحري. من ناحية اخرى فعلـــى مستوى المملكة وحتى على نطاق الوطن العربي فإن القـــوى العاملـــة الاردنيـــة و العربية تحتاج الى المزيد من المهارات الاضافية وذلك حتى تتمكن من المنافسة فـــي اقتصاد السوق الحر ومما لا شك فيه أن لذلك اثر اجتماعي و إداري، حيث يكســـب العاملون في قطاع النقل البحري مكانة اجتماعية افضل مقارنة بتلك المكانة في عقـد الثمانينات وما قبله.

ومن منظور اجتماعي ، فإن انتهاج الخصخصة Privatization والتي تعني بمفـــهوم تجاري "العمل لتحقيق ربح" بأدوات وطرق ووسائل ومـــهارات إداريـــة وتجاريـــة، تؤدي إذا ما تم تطبيقها الى زيادة معدل البطالة التي وصلت الـــى مســـتوى ينـــذر بالخطر ،ولا تخفي الآثار الاجتماعية المترتبة على البطالـــة مثـــل ارتفـــاع معـــدل الجريمة ، الا أنه من وجهة نظر أخرى فان ارتفاع معدل البطالة قد يعتـــبر حالـــة يستفيد منها قطاع النقل البحري من خلال تخفيض المصاريف الجارية للسفن نتيجـــة لانخفاض كلفة الطواقم البحرية الناجم عن زيادة كبيرة في العرض مقارنة بمســـتوى الطلب المتوفر إلا أنه يلاحظ ان انخفاض الرواتب ينجم عنه انخفاض فـــي الطلـــب على السلع وبالتالي انخفاض في الطلب على النقل البحري الذي سيتأثر بذلك سلبا.

ومن منظور اجتماعي فان صناعة النقل البحري لا تزال تجد صعوبة في المنافســـة مع بعض القطاعات الأخرى مثل التعليم ، الصحة، والإسكان وأدى ذلـــك لوجـــود تنافس في الدولة. فالمجتمع لا يمنح المركز الاجتماعي المناسب للأشخاص العـــاملين في النقل البحري لا سيما أولئك العاملين على ظهر السفن حيث لا يعترف المجتمـــع بالدور الكبير الذي تقوم به هذه الفئة لخدمة الاقتصاد الوطنـــي ويقتصـــر احـــترام المجتمع على أولئك الذين يشغلون مناصـــب إدارية عليا في قطاع النقل البحري

وذلك تقديرا لدورهم المهم في واحد من الصناعات الأكثر تعقيدا وتخصصا وعالمية في العالم.

٥-١٣ الخلاصة

أختص هذا الفصل بدراسة كافة العوامل المؤثرة في صناعة النقل البحري. ففي حين لم تقدم دراسات السوق البحري ما يساعد على تفهم مثل هذه العوامل، جاءت دراسات اخرى مستخدمة أساليب التحليل التسلسلي أو النماذج في التعرف على هذه العوامل.

وفي هذه الدراسة رأي الباحث أتباع المنحى الفكري لدراسة العوامل المؤثرة في صناعة النقل البحري مركزا على الجوانب القانونية ، الجغرافية، الفنية، التنظيمية، الادارية، السياسية، الاقتصادية والاجتماعية وما قد يكون فيها من تفاعلات وتداخلات.

وقد أظهرت الدراسة حاجة لتطوير التشريعات الاردنية لمواكبة التطورات العالمية في مجال صناعة النقل البحري سواء في المجال التنظيمي او الفني او المحاسبي او التشغيلي. وبما يتفق مع الاتفاقيات العالمية في هذا الموضوع.

أما في الجانب الجغرافي فقد اوضحت الاحصاءات ارتفاع كفاءة التشغيل في ميناء العقبة بسبب عوامل جغرافية، أما الحالة الفنية للاسطول الاردني فتميزت بارتفاع عمر السفن على تنوعها وفي نفس الوقت ارتفاع كفاءة وقدرات العاملين عليها. وبالنسبة للجوانب التنظيمية والادارية فهناك اتجاه نحو الخصخصة في قطاع النقل البحري واهتمام واضح بالتدريب ونقل الخبرات. كما اوضحت الدراسة في هذا الفصل شدة تأثر صناعة النقل البحري بالعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية،

وتأثر تلك الجوانب بما تشهده صناعة النقل البحري من تطورات تشـــريعية وفنيـــة وتنظيمية.

من ذلك كله يتبين ان رسم سياسة ناجحة لتطوير وتفعيل صناعة النقـــل البحـــري، يتطلب دراسة واقعية لكل هذه العوامل واخذها بعين الاعتبار.

وسوف تقوم الدراسة في الفصل التالي بتقييم اداء صناعة النقل البحري فـــي الاردن وأثرها على الاقتصاد الوطني.

الفصـــــل الســـــادس

تقييم أداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على

الاقتصاد الاردني

٦ – تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني

٦–١ مقدمة

بصورة عامة، يتم تعريف النقل البحري بأنه عملية نقل البضائع والركاب عن طريق البحر من ميناء معين إلى ميناء آخر معين خلال مدة زمنية معينة[1]. وما يصاحب ذلك من خدمات .

ولا يجوز عند تعريف النقل البحري قصر مفهومه على انه نشاط لنقل البضائع والركاب بكفاءة إلا انه من الجدير بالتأكيد عليه أن صناعة النقل البحري هي أداة فعالة للسياسة العامة للدولة، وانه لتحسين كفاءة أدائها، فانه من المهم جدا معرفة وتحديد موقعها في السوق.

ولتقييم اداء صناعة النقل البحري ، فانه لا بد من التطرق الى الحديث عن سياسات النقل البحري بصورة عامة، وفي المملكة الاردنية الهاشمية بصورة خاصة. وعليه، فسوف يتم مناقشة اداء صناعة النقل البحري بتقييم السياسات المتبعة في هذه الصناعة في الاردن ومن ثم تأثيرها على الاقتصاد الوطني.

٦–٢ سياسة النقل البحري

تعرف سياسة النقل البحري بأنها تلك المجموعة من الإجراءات الاقتصادية، القانونية والإدارية لدولة ما، والتي تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على دور أسطول هذه الدولة في اقتصادها الوطني وكذلك في سوق النقل البحري العالمية[2]، فهي بذلك محصلة لتوافق السياسة العامة للدولة والتي تأخذ بعين الاعتبار العوامل

1 Chrzanowski,.Ignancy, 1985, An Introduction to Shipping Economics, Fairplay Publications, 1985.

٢. عبد المنصف، احمد ، ١٩٨٧، مقدمة إلى السياسات البحرية الوطنية،(محاضرات) الجامعة البحرية العالمية، السويد

الاجتماعية ، الاقتصادية، الدفاعية وغيرها. وعادة ما توضع السياسة البحرية آخذة بعين الاعتبار التأثير المباشر وغير المباشر بالأهداف والمعوقات [1].

ويلعب النقل البحري دوراً مهماً في اقتصاديات معظم الدول، فاضافة الى أهميته كنشاط تجاري، فأنه يؤثر على ميزان المدفوعات للدولة. كذلك فإن حجم هذه الصناعة وكفاءة أدائها ونوعها (نقل بحري، موانئ، بضائع سائبة) له أكبر الاثر على تحديد مواقع بعض الصناعات وبعض النشاطات الاقتصادية.

وتتميز صناعة النقل البحري عن غيرها من الصناعات بعدد من المميزات أهمها أنها صناعة عالمية، ومتخصصة وتحتاج إلى رأس مال كبير. فعالمية النقل البحري تخضعها للعديد من القوانين والأنظمة الدولية، كما أن تخصصها يجعل منها صناعة ذات درجة عالية من التعقيد. فعند النظر إلى الأطراف المرتبطة بصناعة النقل البحري نجدها متعددة جدا فتشمل: إدارة وتشغيل البواخر، تصميم وبناء السفن ، مؤسسات تمويل البواخر، مؤسسات التأمين ، الشاحنون، المستوردون، السلطات المحلية الحكومية ، المؤسسات والمنظمات البحرية الدولية وغيرها من الجهات[2]. وبالرغم من أن صناعة النقل البحري تتميز باستخدامها لرؤوس أموال كبيرة، إلا أنها تتصف أيضا باستخدامها لعدد قليل من الأيدي العاملة مقارنة برأس المال والصناعات الأخرى، وتشكل هذه الميزة واحدة من الصعوبات الرئيسية التي تواجه صناعة النقل البحري في الدول النامية سواء تم الاستثمار في سفن جديدة أو مستعملة . وتتفاقم هذه المشكلة بتطور تكنولوجيا صناعة السفن والتي تهدف إلى تخفيض الأيدي العاملة على السفن وبالتالي تخفيض نفقات التشغيل، وهذا التطور يختلف عن التوجه العام للدول النامية الذي يشجع المشاريع المكثفة لعنصر العمالة وذلك بهدف توفير فرص عمل تساعد على تخفيض نسبة

---

1. Frankel, Earnst G.,1992, Hierarchical Logic in shipping Policy and Decision Making , Massachusetts Institute of Technology.
2. مرجع سابق

نسبة البطالة التي تشكو منها أغلب هذه الدول، ويسهم في رفع مستويات الاجور المتدنية، ويشار الى ان التكيف مع التطور التكنولوجي واستخدام عدد اقل من العمالة بانتاجية عالمية يساعد الاسطول الوطني على المنافسة مع الشركات العالمية الاخرى التي تستخدم سفناً بتكنولوجيا متطورة وانتاجية عالية.

وتتضمن سياسات النقل البحري بعض التنظيمات أو الترتيبات التشغيلية (Operational Regulations) وخطط التشغيل والتدريب وشروط ملكية البواخر وكذلك شروط نقل البضائع والمساعدات والدعم المقدمة من الحكومة للأسطول الوطني سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة، وكذلك أية ترتيبات أخرى قد تكون فنية أو غير ذلك.

وتتميز سياسات النقل البحري المختلفة بوجود تأثيرات مختلفة على كل من السوق المحلي وأحيانا الخارجي، اقتصاد الدولة، البيئة، والجوانب المالية وغيرها. كما أنها تؤثر على كل من القطاعين العام والخاص وكذلك على المستوى الوطني والدولي مما يجعل من سياسة النقل البحري سياسة معقدة.

وبأبسط تعريفاتها، فان سياسة النقل البحري إما أن تكون سياسة السوق البحري الحر (Free Market Policy) أو سياسة الدعم (Protectionism Policy) [(١)]، وتعرف سياسة الدعم بأنها تلك التي تعتمد على دعم ومساعدة الدولة لأسطولها الوطني. ويؤخذ على هذه السياسة أنها تؤثر على الوضع التنافسي للناقلين غير الوطنيين في الوضع البحري العالمي. أما سياسة السوق البحري الحر فعلى النقيض من سياسة الدعم، فإنها تتجنب أي دعم سواء كان مباشراً أو غير مباشر.

وسوف يتم مناقشة اداء صناعة النقل البحري بتقييم سياسة هذه الصناعة في الاردن، ومن ثم تأثيرها على الاقتصاد الاردني.

١-مرجع سابق

٦-٣ السياسة الأردنية للنقل البحري:-

تتأثر السياسة البحرية للدولة بعدة عوامل، أهمها التوجه العـــام لفلسـفة الحكومــة بالنسبة للنشاط الاقتصادي فإما أن تكون هذه الفلسفة تميل باتجاه الحرية (Liberalism) في النشاط الاقتصادي لا سيما فيما يخص العلاقات التجارية أو تميل مـــن ناحيـة أخرى نحو التدخل الحكومي في النشاطات الاقتصادية [١]. ومن العوامل الأخـرى المهمة لصنع السياسة البحرية للدولة، هو الوزن النسبي لصناعة النقل البحري فـي الدولة مقارنا بالصناعات الأخرى. ففي بعض الحالات ومنها الحالـة الأردنيـة ، ينظر إلى النقل البحري بأنه صناعة ثانوية غير مؤثرة في الاقتصاد الوطني. وفـي بعض الحالات الأخرى، فان صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رئيسـية وعـامل مؤثر في الاقتصاد الوطني كما هو الوضع في اليونان على سبيل المثال.

ويعتمد الوزن المعطى للنقل البحري على الاهمية الاقتصادية لـهذا القطـاع الـذي يساهم به ضمن الاقتصاد الوطني، وكذلك الأهمية الاستراتيجية لـهذا القطـاع لا سيما لأغراض الدفاع سواء العسكري أو الأمن الاقتصادي، أو السياسي الذي مـن الممكن أن تمارسه بعض الأحزاب والاتحادات التجارية والعمالية مثـل اتحـادات النقل البحري (Maritime Trade Unions) واتحاد اصحاب السفن.

وترتبط السياسة البحرية في بعض الدول بشكل وثيق بصناعة/ بناء السفن بينما فـي بعض الدول الأخرى يتم التعامل مع صناعة النقل البحري وصناعة بناء السفن على أنهما قطاعين منفصلين في الاقتصاد الوطني.

أ- إجراءات الدعم

تتميز المملكة الأردنية الهاشمية من خلال إجراءاتها المتعددة، بتفضيلها للنظام الحر في القطاعات الاقتصادية ومنها قطاع النقل البحري، وقد تم ترجمة هذا التفضيل

١.مرجع سابق

إلى التزام عام نحو دعم وترويج التجارة المفتوحة والتنافس الحر على أسس تجارية عادلة في النقل البحري الدولي. وقد لا يكون هذا الالتزام هو الأفضل لقطاع النقل البحري إلا انه يتلائم مع السياسة التجارية الملائمة لاقتصاد السوق السائد في بعض الدول ومنها الأردن.

ولا توفر الحكومة الاردنية أي دعم مباشر بصورة المنح الحكومية للشركات البحرية وذلك للمساهمة في ثمن السفن التي تقوم هذه الشركات بشرائها.

ب- أنواع الدعم

أولاً: الدعم التشغيلي

تقدم بعض الدول بعض الخصومات التشجيعية لأساطيلها الوطنية الا أن الحكومة الأردنية لا تقدم دعما تشغيلياً لشركات النقل البحري الوطنية باستثناء منح هذه الشركات خصماً يزيد عن ٢٥% من أسعار الوقود الذي يتم تزويده للسفن التي ترفع العلم الأردني في العقبة، وتقوم بعض الدول بتوفير دعم تشغيلي خاص للشركات البحرية التي تخدم خطا منتظماً يحقق خسائر تشغيلية ولكنه يتميز بأهمية وطنية خاصة[1]، ويكون أحياناً منح امتياز لشركة أو اكثر من الشركات العاملة على خط معين هو نوع من الدعم لهذه الشركات، كما هو الحال بالنسبة لامتياز تشغيل خط العقبة – نويبع الممنوح لشركة الجسر العربي للملاحة والمملوكة من قبل حكومات كل من المملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية مصر العربية، وجمهورية العراق، وبموجب الامتياز الممنوح، لا يحق لأي من الشركات الاخرى تشغيل خط مشابه بين الميناءين المذكورين، بمعنى ان هذه الشركة تتمتع بامتياز لتشغيل خط لنقل الركاب والبضائع بين ميناء العقبة في الاردن ومرسى نويبع في جمهورية مصر العربية.

---

١. مرجع سابق

ثانياً: التسهيلات الضريبية

ومن الممكن أن يكون الدعم الذي تقدمه الحكومات لشركات النقل البحـري، دعمـاً غير مباشر:-

أ- من اكثر أنواع هذا الدعم هو التسهيلات الضريبية الممنوحة لشراء أو تشـغيل السفن، وبالنسبة للأردن، فان مثل هذه التسهيلات تقـدم لبعـض النشـاطات الاقتصادية مثل بعض الصناعات التي تصنف تحت اسم مشروع اقتصـادي مصدق (أي أنه معفي من الضرائب لمدة ٩ سنوات منذ بداية الانتـاج) مثـل بعض الصناعات الغذائية وصناعات الحديد وغيرها، ولكنها لا تشمل قطـاع النقل البحري تحديداً، ومن أكثر التسهيلات شيوعاً، هو زيـادة مخصصـات الاستهلاك المسموح بها للشركات المالكة للسفن في بعض الدول المتقدمة فـي صناعة النقل البحري، وبموجب هذه التسهيلات يسمح لملاك السفن باستهلاك قيمة السفينة خلال مدة اقصر، مما يترتب عليه تخفيض قيمة الأرباح وبالتالي الضرائب، الأمر الذي يساعد أيضا على مستوى التدفقات النقدية للاستثمارات في السفن لا سيما في سنوات الاستثمار الأولى للعمر الاقتـصادي للسـفينة، وبالتالـي تحسيـن القيمة الصافية الحالـية (Net Present Value) لـهذا الاستثمار [١]، ولا يزال هذا الموضـوع من الأمور التي يطـالب قطـاع النقل البحري في المملكة الحكومة لإعطائه العناية المهمـة التـي يسـتحقها. وتبلغ نسبة الاستهلاك المسموح به سنوياً بالنسبة للسفن ٥% من ثمن البـاخرة بغض النظر عن عمرها ونوعها.

ب- ومن التسهيلات الضريبية الأخرى ، السماح لشركات النقل البحري بالاحتفـاظ بمخصصات غير خاضعة للضريبة من أرباحها التشغيلية أو من أرباحها

---

١. مرجع سابق

الرأسمالية المتحققة نتيجة لبيع بعض السفن التي تمتلكها الشركة، بحيث يتم الاستفادة من هذه المخصصات باستثمارات جديدة لشراء سفن[1]. وتسمح القوانين الأردنية بإعفاء الأرباح الرأسمالية المتحققة عن بيع الأصول مثل السفن من أية ضرائب، ولما كان هذا التسهيل يمنح لكافة الصناعات ، فان قطاع النقل البحري لا يحتل ميزة خاصة في هذا الخصوص.

ج- تتيح بعض الأنظمة الضريبية في بعض الدول إمكانية ترحيل الخسائر المتحققة في إحدى السنوات إلى السنة اللاحقة، مما يمكن الشركة من خصم خسارة السنة المعنية من الأرباح المتحققة في السنة التي تليها، وبالتالي تخفيض الضرائب المدفوعة بالإضافة لتحسين التدفق النقدي للشركة [٢]. ولا تسمح الأنظمة الضريبية الأردنية بمنح مثل هذه التسهيلات كما لا تقدم الحكومة أية مساعدة أو كفالة حكومية قد تحتاجها شركات الملاحة لتمويل شراء السفن سواء لدعم سعر الفائدة أو الكفالة الحكومية لتمويل شراء سفن جديدة. وفي بعض الدول تقدم الحكومة بعض التسهيلات لشركات الملاحة التي تقوم بشراء سفن جديدة بحيث يتم بناؤها في أحواض بناء في الدولة نفسها وتعرف هذه التسهيلات بما يسمى (Home-Credit Schemes)[1]وتمثل هذه التسهيلات دعما لصناعة السفن في الدولة اكثر من كونها دعما لشركات النقل البحري المشترية للسفن، حيث أن الهدف هو تقريب كلفة بناء السفن في الأحواض المحلية (عن طرق تحمل الحكومة للفرق) إلى مستوى ينافس كلفة البناء في أحواض بناء السفن الأجنبية.

1. Chrzanowski, Ignacy,1985,An Introduction to Shipping Economics, Fairplay publications.
2. Ibid
3. Bredima, Anna, and Tzoannos Johan 1990, - The Common Shipping Policy in the EC. T.M.C. Asser Institute , the Hauge, The Institute of Economic and Industrial Research, Athens

ويذكر انه لا تتوفر في الأردن صناعة السفن ولا يتوقع ظهورها خـــلال المســـتقبل المنظور.

ويمكن تصنيف أوجه الدعم لقطاع النقل البحري كالآتي:-

أ: حجز البضائع الأردنية أو ما يسمى (Unilateral Cargo Reservation): وهـــو من المفاهيم المعروفة في التجارة الدولية حيث تنص التشريعات الوطنيـــة فـــي بعض الدول على قصر نقل بعض البضائع (التي غالبا ما تكون بضائع غـــير تجارية) والبضائع الحكومية بما فيها واردات المؤسســـات الحكوميـــة، علـــى الخطوط البحرية الوطنية للدولة، وكان هذا الوضع قائما في مصـــر اذ يتعيـــن على المصدرين نقل سلعهم على سفن تحمل العلم المصري فاذا رغـــب النقـــل من سفن اجنبية فعليه ان يحصل على خطاب من غرفة الملاحـــة يؤيـــد عـــدم وجود فراغات على السفن المصرية في ذلك الوقت حينئذ يسمح بـــالنقل علـــى السفن الاجنبية.

وبالنسبة للاردن تشمل هذه البضائع الواردات الأردنية المستوردة للقوات المســـلحة الأردنية ،كما تنص تعليمات البنك المركزي الأردني على إعطاء الأفضليـــة لنقـــل البضائع المنقولة لحساب الحكومية الأردنية والمؤسسات العامة على سفـــن ترفـــع العلم الأردني .

ولا يوجد أي حجز لأي نسبة أو أي تعليمات خاصة بالبضائع المصدرة أو المباعـــة على أساس CIF أو C&F سواء المصدرة من قبل الحكومة أو المؤسسات الحكوميـــة يقتصر شحنها على سفن أردنية أو سفن أجنبية مستأجرة من قبل شركات وطنية.

وبصورة عامة فلا يوجد في الأردن أي أنظمة تحدد وجوب نقل الواردات الحكومية الأردنية على ظهر سفن ترفع العلم الأردني، ولكن الأفضلية تعطى لهذه السفن كما هو مذكور أعلاه.

ب-الاتفاقيات الثنائية (Bilateral Agreement) : وهي الاتفاقيات المعقودة مع دول أخرى والتي عادة تنص على تقاسم الحصص المنقولة بنسبة معينة لكل من أسطول الدولتين العاملتين، فالمعونات الاميريكية للدول الاخرى كان لا يسمح بنقلها الا على السفن الامريكية من احدى الاتفاقات الخاصة بالقمح بين امريكا وروسيا وتنص على النقل على السفن الامريكية وكان هذا موضع مفاوضات طويلة انتهت بنقل جزء على السفن الامريكية والاخر على سفن اخرى منها الروسية. ولا توجد مثل هذه الاتفاقيات بين المملكة وأي دولة أخرى على النطاق العملي إلا أن بعض المحادثات تجرى حاليا لعقد مثل هذه الاتفاقيات بين المملكة ودول أخرى، وتعطى المعاملة التفضيلية الأولوية للسفن الأردنية أو السفن التي تحمل علم دولة لديها اتفاقية ثنائية مع المملكة للاصطفاف في ميناء العقبة، إلا أنه لعدم وجود أزمة اصطفاف في الميناء فان مثل هذه المعاملة لا تعتبر ميزة خاصة يستفيد منها الأسطول الوطني الاردني أو سفن بعض الدول الاخرى.

ج- الاتفاقيات متعددة الأطراف (Multilateral Cargo Sharing) : وأفضل مثال على هذه الاتفاقيات هو مدونة قواعد السلوك على الخطوط المنتظمة UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences والمتضمن تقسيم حصص نقل البضائع بنسبة ٤٠-٢٠-٤٠ بالمائة بحيث يكون ٤٠% لكل من اسطول الدولتين و ٢٠% للسوق الحر.

ويعتبر إقرار مفهوم اقتسام حصص النقل في الخطوط المنتظمة نتيجـــة لحـل وسط، قامت بموجبه الدول المتقدمة والمسيطرة على اقتصاد السوق البحـــري بالتجاوب لضغوط الدول النامية للحصول على حصة لنقل بضائعـــها الوطنيـة والتي كانت تطالب بان تكون على أساس ٥٠-٥٠ بالمائة لكل دولة، وبـالرغم من أن الأردن يعتبر من الدول المبتدئة في قطاع النقل البحري، إلا أنها وقعـت على مدونة السلوك والتي هي (على أي حال) بحاجة إلى مراجعة شاملة حاليـاً نتيجة لنظام العولمة وتأثيره على النقل البحري.

د- حصر الملاحة الساحلية (Cabotage Restrictions) : وتختلف أهميـــة التجـارة الساحلية (Coastal Trade) من دولة لأخرى، فهي في بعـــض الـدول تنـافس التجارة الدولية وفي دول اخرى غير موجودة. ونظرا لمحدوية طول الســـاحل الأردني فان أهمية التجارة الساحلية في الاردن يمكن تجاهلها. ومـــن الجديـر بالذكر انه لم ينجم عن اتفاقية السلام بين الاردن واسرائيل أي تعاون بحـــــري ولم يتم تحويل مسار البضائع المنقولة لـلاردن بحـراً الـــى أي مـــن الموانـــئ الاسرائيلية واستكمال عملية نقلها عن طريق البر، بل استمر التفضيل للنقـــــل عن طريق البحر الى ميناء العقبة مباشرة.

وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار إمكانية وصف السياسة الأردنية للنقل البحـــري بأنـــها سياسة مفتوحة عند مناقشة إجراءات الدعم كما هو وارد أعلاه، فانـــه مـــن المـــهم تحديد حصة الناقل البحري الوطني في نقل التجارة الخارجية البحرية للدولة، وبـــهذا المضمون، فسوف يتم اخذ حصة الأسطول الوطني في سوق محدد كما سيرد لاحقـاً في هذا الفصل.

٦-٤ أدوات سياسة النقل البحري

فيما يلي أهم أدوات سياسة النقل البحري في الاردن.

٦-٤-١ سياسة المنافسة في الأردن

أ-إن أهم عنصر لسياسة المنافسة في القطاع البحري لدولة ما هو نظام مؤتمرات الخطوط المنتظمة (Liner Conferences) والتي بصورة عملية تأخذ عدة أشكال أهمها السيطرة على الأسعار وكذلك ترتيبات حصص الخطوط المختلفة لسوق واحد[١].

وتعتمد الدرجة التي تجد من خلالها مؤتمرات الخطوط المنتظمة المنافسة على الشروط التالية:-

أ- حالة المؤتمرات من حيث كونها مفتوحة أو مغلقة.

ب- في حالة المؤتمرات المغلقة، إمكانية دخول المشغلين المستقلين (Independent Operators) لتجارة (خط) معينة على أسس تنافسية [٢].

وبصورة عامة، يدعى مشغلو الخطوط المنتظمة والأعضاء في مؤتمرات معينة بأن نظام التشغيل في المؤتمر يقتصر على دور تنسيقي وليس أداة تنافس وان هذا الدور هو لضمان خدمة منتظمة (Regular) ويمكن الاعتماد عليها (Reliable) للشاحنين بالإضافة إلى استخدام أفضل للموارد المتاحة (السفن).

ومن جهة أخرى، يعتقد بعض الشاحنين والمستفيدين من خدمات النقل البحري بأن سلوك المؤتمرات الملاحية هو سلوك احتكاري لهذا التجمع وبالتالي تحاول هذه الجهات ممارسة الضغوط المختلفة على الحكومات لتأخذ الإجراءات اللازمة للحد من هذا السلوك أو إساءة استخدامه.

1- مرجع سابق

2- مرجع سابق

ولا يوجد تشريعات محلية أردنية ضد الاتحادات الاحتكارية (Trust) التي تشترك فيها بعض الشركات المشغلة لخطوط منتظمة، وتكاد تكون السياسة الرسمية على المستوى العالمي محصورة بتوقيع المملكة على مدونة قواعد السلوك للخطوط المنتظمة (Code of Conduct) ويعزى عدم وجود تشريعات أردنية وطنية إلى إدراك الحكومة لخصوصية وتعقيد النشاط البحري وبالتالي فان وضع أية تشريعات قد ينجم عنها عوائق إضافية لهذه الصناعة.

وتحاول بعض الدول ممارسة الضغوط المختلفة بهدف وضع قواعد دولية إضافية بحيث تتمكن كافة الشركات البحرية المؤهلة من الانضمام للمؤتمرات الملاحية ، وقد فرض هذا التوجه بسبب عدم تمكن بعض الخطوط الوطنية (National Lines) من الانضمام لبعض المؤتمرات أو مواجهة هذه الخطوط لبعض الصعوبات عند عملها كمشغل مستقل (Independent Operator) نتيجة لممارسات بعض المؤتمرات. ومما هو جدير بالذكر أن السياسة الأردنية لا تميل نحو هذا التوجه.

٦-٤-٢ الخصخصة (Privatization)

يغطي قانون الشركات رقم ١ لعام ١٩٨٩ وبصورة مختصرة الجوانب القانونية للخصخصة، ويشير القانون المذكور إلى أن مجلس الوزراء يملك الصلاحية لاتخاذ القرارات المتعلقة بتحويل أي مؤسسة حكومية إلى شركة مساهمة عامة تكون في البداية مملوكة بالكامل للحكومة الأردنية، وتكون هذه الشركة المساهمة العامة هي الوريث الشرعي لكافة الحقوق والالتزامات والمسئوليات الخاصة بالمؤسسة الحكومية التي تم خصخصتها والتي يحكمها عادة اتفاقية خاصة يتم إعدادها بناءاً على قانون الشركات. وتستطيع الحكومة بعد إنشاء الشركة المساهمة العامة، أن تبيع جزءاً أو حتى كل الأسهم التي تمتلكها في الشركة، أي خصخصتها كليا أو جزئيا.

وبالنظر إلى الشركات الأردنية عامة، فإننا نجد أن نسبة مشاركة الحكومة في ملكية الشركات تتناسب عكسيا مع عوائد تلك الشركات وسرعة نموها وكذلك إنتاجيتها.

كما أن الشركات التي لا يوجد للحكومة بها نسبة ملكية قد وفرت فرص توظيف أعلى لكل دينار مستثمر، مقارنة بالمؤسسات الحكومية أو الشركات المساهمة العامة والتي تملك فيها الحكومة حصة كبيرة. وتتميز المؤسسات الحكومية أو المرتبطة بها بنسبة كفاءة متدنية نسبيا، إلا أنه لا يزال من غير المؤكد أن يعزى سبب هذا التدني إلى ملكية الحكومة لهذه المؤسسات أو لنموذج الرقابة والإدارة لهذه المؤسسات، وقد يكون من الصحيح (على الأقل نظريا) إن تمثيل الحكومة في بعض مجالس إدارة بعض الشركات يؤدي إلى اتخاذ قرارات لا تعتمد على أسس تجارية تؤثر على السياسة العامة للمؤسسة، إلا أنه من الناحية العملية فان هذا العامل قد لا يكون السلبية الوحيدة في التمثيل، حيث يميل تمثيل الحكومة إلى عدم الفعالية في مجالس الإدارات، وقد يكون سبب ذلك عدم وجود تأكيد كبير لأثر المساهمة الإدارية الفعالة التي يمكن أن يساهم بها ممثلو الحكومة في الشركات التي هم أعضاء في مجلس إدارتها .

ومن الضروري أن لا يقود ذلك إلى الاستنتاج إلى أن أعضاء مجالس الإدارة الممثلون للقطاع الخاص في الشركات المساهمة العامة هم أكثر كفاءة أو ديناميكية من ممثلي الحكومة.

وتتجه سياسة الحكومة نحو الاعتماد على اقتصاد السوق المعتمد على القطاع الخاص بصورة رئيسية (Private Sector-led market- Oriented Economy) وهذا يتطلب إجراء بعض التعديلات على الدور التقليدي للقطاع العام بما في ذلك قطاع النقل البحري. وقد أعلنت الحكومة بوضوح عن دورها الذي سيقتصر على النواحي التنظيمية والرقابية (Regulatory) وليس كمنتج أو مزود للمواد أو الخدمات. وفي

قطاع الأعمال ، فان هذه الفلسفة تجلب ما يمكن أن يسمى بثورة تغيير للدور التقليدي للحكومة في قطاع الأعمال (والتي كانت تعتبر خصما وليس شريكاً في هذا القطاع) ، فيجري وبصورة دورية تزويد الحكومة بتغذية راجعة (Feed Back) تتضمن المشاكل والعوائق التي يواجهها القطاع الخاص. وتتوقع الحكومة أن يكتسب القطاع الخاص مزيدا من الثقة وتشجيع للاستثمار في المملكة نتيجة لسياستها الملحوظة في الانسحاب الحكومي من القطاع الخاص واجراء التغييرات التشريعية، والى تحقق سهولة الدخول والخروج للاستثمارات الأجنبية، وكذلك الشفافية في الأطر التنظيمية.

وفي قطاع النقل البحري فقد تم إعادة هيكلة شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية حيث انبثق منها تأسيس عدة شركات متخصصة وتعمل على أسس تجارية تنافس في مجالات عملها الشركات المختلفة سواء كانت محلية أو أجنبية، بعد أن كانت دوائر تمثل مراكز انفاق في الشركة.

وتعاني صناعة النقل البحري في الأردن بعدم توفر المعلومات الكمية (Quantitative Information) المتعلقة بقياس القيمة المضافة (Value Added) بشكل موثق. إلا أنه من الممكن الاستدلال بأهمية النقل البحري النسبية ضمن الاقتصاد الوطني الأردني من خلال معرفة حجم القوى العاملة في قطاع النقل البحري كما ذكر في الفصل الاول.

٦-٤-٣- تشغيل الأيدي العاملة البحرية في الأردن

تتميز السياسة البحرية الأردنية بوجه عام (من وجهة نظر العمالة)، بعدم وجود ترتيب معين لهذا القطاع ضمن الاقتصاد الأردني. وتجيز القوانين الأردنية تشغيل

غير الأردنيين على ظهر السفن التي ترفع العلم الأردنـــي مــع إعطــاء الأولويـــة للأردنيين عند توفرهم.

ولتحقيق حرية الحركة للعمالة البحرية بين الأردن والدول الأخـــرى، فقــد قــامت الأردن بعدة خطوات لتوفير الإطار المؤسسي والعملي بصورة رئيسية مــن خــلال الاتفاقيات الثنائية.

إن من أهم العوائق في مجال تشغيل الطواقم البحريـــة فـــي معظــم الــدول، هــو الاعتراف المتبادل للشهادات البحرية لا سيما عند عدم وجــود تشــريعات خاصـــة بذلك، وكذلك عند وجود اختلافات بين أنظمة الامتحانـــات والتــأهيل فـــي الـــدول المنفردة.

وتعترف الأردن (دون وجود تشريع خاص بذلـــك) بشـــهادات الأهليـــة البحريـــة (Certificates of Competency) الصادرة من بعض الدول الأخرى ، على أن تكون تلــك الشهادات صادرة وفق الاتفاقية الدولية للعاملين في البحر المعروفـــــة بــــ (STCW) لعام ١٩٧٤ وتعديلاتها، بالرغم من أن المملكة لم توقع على هذه الاتفاقية.

ولا يوجد في المملكة أية تشريعات تشترط حصول الكوادر البحرية العاملـــة علـــى بواخر أردنية على شهادات أهلية بحرية صادرة عن سلطات بحرية أردنية معينـــة . والانطباع العام يمكن وصفه بعدم وجود ما يمنع من استخدام الطواقم غير الأردنيـــة على البواخر التي ترفع العلم الأردني، وقد يُعزى ذلك إلى حرية الحركـــة للعمالـــة بين الأردن ومعظم الدول الأخرى بما في ذلك العمالة البحرية.

وبالنسبة لتوظيف العاملين على ظهر السفن، فان الاتجاه العام يميل نحـــو تشـــغيل الأردنيين كخيار أول ومن ثم من الدول النامية المعروفة بتصديرها للعمالة البحرية

المؤهلة كخيار ثان. إلا أن هذا الاتجاه يعكس سياسة شركات الملاحة وادارة البواخر ولا يمثل سياسة حكومية، كما أنه بالرغم من تزايد أعداد العمالة البحرية الأردنية، إلاّ أنه لم يتوفر بعد الإطار القانوني الذي ينظم عملية تشغيل الطواقم البحرية الأردنية وغيرها من حيث الأجور وشروط التوظيف (Conditions of Employment) والفروق (إن وجدت) بين تلك الأجور والشروط بالنسبة للطواقم الأردنية والطواقم غير الأردنية.

وفي الوقت الحالي، فبالرغم من وجود طواقم بحرية غير أردنية على بواخر أردنية، إلاّ أن الأردن يقوم بتصدير عمالة بحرية إلى دول أخرى لا سيما دول الخليج العربي. وقد نتج عن هذا التصدير تحسن كبير في الوضع التنافسي للعمالة البحرية الأردنية على مستوى عالمي كما ترتب على مثل هذه الترتيبات التي شملت تصدير عمالة أردنية وتوظيف عمالة غير أردنية توفير في كلفة الأيدي العاملة على البواخر الأردنية وهو الاتجاه العام في الدول التي تتبع نظام التسجيل المفتوح (Open - Registry).

وبصورة عامة فان تشغيل غير الأردنيين على البواخر الأردنية يبقى محدودا، ولا تزيد نسبة غير الأردنيين عن ١٠% من المجموع الكلي للقوى العاملة على ظهر السفن الاردنية، وتنحصر جنسيات غير الأردنيين من كل من مصر والعراق. ولا يوجد تشريع خاص يمنع غير الأردنيين من العمل على ظهر السفن الأردنية.

وقد تميزت الفترة الواقعة بين عام ١٩٩٠- ١٩٩٧ بانخفاض نسبة غير الأردنيين العاملين على ظهر السفن الأردنية، ويعزي ذلك إلى سببين رئيسين :-

أ-تزايد أعداد الطلبة الأردنيين المتخرجين والحاصلين على شهادات بحرية متخصصة.

السفن الجديدة من أحواض بناء السفن الأجنبية ويقتصر ذلك على مؤسسة الموانئ التي قامت بشراء وحدات قطر جديدة لخدمة الميناء، أما شركات الملاحة الاخرى فقد اقتصر شراؤها حتى الان على سفن مستعملة.

أما بالنسبة لسوق التأمين فتحتم قوانين بعض الدول "كما هو الحال في الأردن" على ملاك السفن التي ترفع العلم الوطني التأمين على هذه السفن من خلال شركات تأمين محلية، مما لا يترك مجالاً للحصول على شروط وأسعار أفضل من أسواق تأمين عالمية أخرى معروفة مثل سوق اللويدز في لندن. ويعتبر ملاك السفينة مثل هذه القوانين بأنها تحد من حرية اختيارهم للأسواق الأكثر منافسة وأماناً.

٦-٥ المؤسسات البحرية في المملكة

يمكن تقسيم المؤسسات التي تعمل في قطاع النقل البحري في المملكة إلى قسمين رئيسين:-

أولاً- القطاع الحكومي ويشمل:-

أ- مديرية النقل البحرية في وزارة النقل.

ب- مؤسسة الموانئ- العقبة

ثانياً- القطاع الخاص ويشمل:

أ-ملاك السفن: وتعتبر كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة الشركتين الوحيدتين اللتين تمتلكان سفن ترفع العلم الأردني. كما توجد شركة الجسر العربي للملاحة والتي هي شركة عربية مشتركة بين كل من الاردن ومصر والعراق وتمتلك سفن ترفع أعلاماً غير عربية.

ب-مدراء السفن: ويقتصر ذلك على شركة وحيدة في المملكة وربما المنطقة المختصة في هذا المجال. وتشرف على ادارة كافة السفن المملوكة لجهات اردنية سواء كانت ترفع العلم الاردني أو لا، كما تقوم هذه الشركة بإدارة عدد من السفن لملاك غير اردنيين.

ج-وكلاء السفن: ويمثل هذا النشاط نقابة وكلاء الملاحة والتي تضم في عضويتها حوالي ٥٢ وكيلا بحريا.

د-الوسطاء البحريون: ويشمل ذلك وسطاء تأجير واستئجار السفن وكذلك وسطاء البيع والشراء.

هـ- المؤسسات الأخرى: وتشمل هيئات تصنيف السفن وممثلي نوادي الحماية والتعويض والمعاينون المحايدون (Independent Surveyors) وشركات الصيانة البحرية والبنوك وشركات التأمين وغيرها من الجهات التي لها علاقة بصناعة النقل البحري.

٦-٦ دراسة حالة (Case Study) (حصة الأسطول الأردني في السوق)

يعتبر ميناء العقبة هو الميناء البحري الوحيد والذي يتم من خلاله بصورة عامة مرور البضائع الأردنية من صادرات وواردات.

وكما هو معروف فان اجور نقل الصادرات الاردنية تشكل عنصرا مهماً من عناصر التكلفة الاجمالية للبضائع، وبالتالي فان أي تغيير على كلفة النقل من ميناء العقبة، يؤثر على الموقف التنافسي للصادرات الاردنية.

وبالرغم من ان الاردن يعتبر من الدول الرئيسية المصدرة لمنتجات الفوسفات والبوتاس، الا أنه لا يتمتع باحتكار لاي من هذه السلع، بالرغم من أنه يتمتع بميزة

نسبية بالنسبة لموقعه الجغرافي لميناء العقبة التصديري بالنسبة لقناة السويس وذلك فيما يتعلق بالصادرات المتجهة للهند والشرقين الاقصى والادنى.

وقد ساعد تخفيض قيمة الدينار الاردني عام ١٩٨٨ على زيادة الموقف التنافسي للصادرات الاردنية، وذلك نتيجة لانخفاض اسعار هذه السلع الوطنية مقدرة بالعملة الاجنبية داخل الاسواق الاجنبية، وبالتالي زيادة الكميات التي يطلبها الاجانب من هذه السلع.

يتم نقل الصادرات الأردنية على ظهر بواخر من مختلف الدول، ويعتبر دور الخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي تسمى عادة بأنها الناقل البحري الوطني، دورا محدودا نظراً لقلة عدد السفن التي تملكها الشركة من ناحية، وكذلك تأجير هذه السفن لشركات أجنبية من ناحية أخرى، يضاف إلى ذلك أن الصادرات الأردنية من فوسفات وبوتاس بشكل عام يتم بيعها على أساس تسليم ظهر السفينة (F.O.B) وبالتالي فان ذلك لا يترك دوراً لشركات النقل البحري الوطنية للقيام به.

أما بالنسبة للواردات الأردنية، فهي تصل من عدة مناطق أهمها:

- الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا.
- أمريكا الشمالية والجنوبية.
- شمال أوروبا والمملكة المتحدة .

وباستثناء خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة إلى العقبة، فان المناطق الواردة أعلاه لا تتم خدمة تجارتها مع الأردن بواسطة ناقلين بحريين اردنيين.

وتقوم الخطوط البحرية الوطنية الأردنية بتقديم رحلات بحرية منتظمة لخدمة التجارة الأردنية من دول شمال أوروبا والمملكة المتحدة .

ونظرا لوجود خط بحري واحد يخدم منطقة واحدة مع الأردن، فانه من الطبيعي أن تتم دراسة حصة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية من التجارة التي يخدمها هذا الخط.

حيث تنافس الخطوط البحرية الأردنية خطوطا أخرى من دول متطورة وأخرى من دول نامية. ويمثل خط شمال أوروبا-المملكة المتحدة- العقبة، النشاط الرئيسي للخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي كانت حتى عام ١٩٩٧ الشركة الأردنية الوحيدة التي ترفع سفنها العلم الأردني، فاطلق عليها اسم " الناقل البحري الوطني". وسوف يتم تاليا مناقشة هذا الخط من كافة الجوانب.

٦-٦-١ السوق الأردني - الأوروبي

ليس من المنتظر حدوث تغييرات جوهرية إلى أن يتم رفع الحصار الاقتصادي الدولي على العراق، وذلك نظرا للارتباط الشديد بين ميناء العقبة والتجارة العراقية كما ذكر سابقا. ومما هو جدير بالذكر انه نظراً لمحدودية امكانيات ميناء البصرة أو الفاو في العراق سواء من ناحية محدودية الغاطس او من حيث المعدات المتوفرة لمناولة البضائع، فانه اذا ما تم رفع الحظر عن العراق فانه من المتوقع ان يعود حجم تجارة العراق عن طريق ميناء العقبة الى سابق عهده قبل أزمة الخليج الثانية .

وحيث أن اكثر من ٧٠% من حمولات البواخر تتم من ميناء انتويرب، كما أنه في كثير من الرحلات يكون ميناء التحميل الوحيد للسفينة ، فانه سيتم اعتبار هذا الميناء كنموذج للتجارة بين شمال أوروبا والعقبة و بالرغم انه سيتم التطرق الى بعض موانئ التحميل في اوروبا الى العقبة.

وقد تم الاعتماد على المرتكزات التالية لتحليل هذا السوق:-

- التقارير الرسمية لمؤسسة الموانئ / العقبة.
- التقارير الرسمية لميناء انتويرب والمعتمدة على الوثائق الجمركية للبضائع المصدرة.
- التدقيق الفعلي من قبل وكلاء الخطوط البحرية لمواقع الخطوط المنافسة.
- عدد الاستفسارات الواردة من الشاحنين (Shippers) ومتابعتها للتأكد من حصول التصدير فعليا، حتى لو تم عن طريق شركة منافسة.

ويتكون سوق انتويرب العقبة من البضائع التالية سنويا:-

جدول رقم (٦-١) سوق انتويرب – العقبة –١٩٩٧

البضاعة	الكمية (الف طن)	طريقة النقل
أغذية حيوانية	٣٥	تقليدية
مواد كيماوية	١٤	تقليدية
مواد كيماوية	١٤	حاويات
سكر(الخطوط المنتظمة)	٦,٢٥٠	تقليدية
سكر	١٨,٧٥٠	حمولات كاملة أو شبه كاملة
حديد(ألواح)	٢٣	تقليدية
منتجات ورقية	١٤	تقليدية
منتجات ورقية	٢	حاويات
حديد(قضبان)	١٥	تقليدية
منتجات ألبان	١٢	حاويات
حبوب	١٢	حمولات كاملة (بواخر مستأجرة)
معدات وقطع غيار	١٠	حاويات
البسة وأقمشة	٩,٥٠٠	حاويات
أسمدة	٨,٥٠٠	تقليدية
معدات دحرجة (سيارات)	٢,٧٥٠	تقليدية
معدات دحرجة	٢.٧٥٠	بواخر دحرجة
مواد زجاجية	٤	حاويات
مواد أخري	١٦	تقليدية
مواد أخرى	٣٦	حاويات
المجموع	٢٥٦	

المصدر : سجلات مؤسسة الموانئ – ١٩٩٨

ويتضح من الجدول رقم (٦-١) ان حوالي ٨٨ الف طن يتم نقلها عن طريق الحاويات وحوالي ٣١ ألف طن من البضائع يتم نقلها كحمولات كاملة على سفن مستأجرة خصيصا لها مما يترك حوالي ١٣٧ ألف طن من البضائع العامة تتنافس على نقلها الخطوط البحرية التي تخدم هذا الخط.

وبالنسبة لحركة البضائع المنقولة عبر ميناء انتويرب في بلجيكا فيوجد أربعة ناقلين بحريين بالاضافة للخطوط البحرية الوطنية الاردنية لخدمة ميناء العقبة برحلات منتظمة ومعلن عنها مسبقا هي :

أ- الخطوط البحرية الوطنية السودانية

وهي الشركة الوطنية السودانية وحتى فترة قريبة كانت سفنها جميعاً ترفع العلم السوداني، وللشركة مكاتب في كل من الخرطوم وبورسودان، كما يوجد لها مكتب تمثيل اوروبي في ميناء هامبورغ الالماني، حيث يقوم هذا المكتب بالاشراف على عمليات الشحن وحجز البضائع في اوروبا. وتسير الخطوط البحرية السودانية رحلتين الى اربع رحلات شهريا من ميناء انتويرب الى موانئ البحر الاحمر حيث تزور سفنها كل من العقبة، بورسودان في السودان والحديدة في اليمن .

وبصورة عامة فان ميناء انتويرب هو آخر ميناء تحميل لبواخر الخطوط السودانية كما أن العقبة هي اول ميناء تفريغ في البحر الاحمر، وعليه فان مدة الرحلة البحرية للبضائع الاردنية المستوردة من بلجيكا تبلغ حوالي ١٤ يوماً وهي مدة مقبولة، وتمكث بعض سفن الخطوط البحرية السودانية لفترات طويلة في انتويرب (اكثر من سبعة ايام) بانتظار وصول بضائع لأحد موانئ التفريغ الواردة أعلاه، الامر الذي

يساعد على خلق جو شديد من المنافسة مع الخطوط الاخرى بالاضافة الى رفع تكاليف السفن لازدياد مدة الرحلة من ناحية اخرى.

وتقدم الخطوط البحرية السودانية خدمات نقل مشترك للبضائع يشمل الحاويات وكذلك البضائع العامة التقليدية (Conventional Break Bulk) ويشمل اسطول الشركة عدة سفن ذات حمولات تبلغ حوالي ١٢,٠٠٠ طن لكل سفينة كما يبلغ متوسط عمر السفن بين ١٧-٢٠ سنة، وترفع معظم السفن العلم السوداني وبعضها العلم القبرصي كما يتم ادارة وتشغيل الاسطول السوداني الوطني من قبل موظفين سودانيين. وتعود سفن الشركة من البحر الاحمر الى اوروبا فارغة ما لم يتوفر لها حمولات جزئية او حاويات فارغة لاعادتها لاوروبا.

ب- خط شيبولبورك (Chipolbork Line): وهو خط مشترك بين مشغلين من كل من الصين وبولندا، وتتواجد مكاتب الخط الرئيسية في هامبورج بألمانيا. ويخدم الخط بصورة رئيسية التجارة بين اوروبا وسنغافورة والصين، وعليه فان ميناء العقبة يعتبر واقعا على خط رحلات البواخر (Enrout) مما يساعد على تخفيض كلفة التشغيل ويجنب الخط عودة البواخر فارغة الى اوروبا وبالتالي تحسين وضع هذا الخط التنافسي بين الخطوط الاخرى.

ويقوم الخط بتشغيل سفن مستأجرة حديثة نسبيا ذات عمر متوسط يبلغ حوالي عشر سنوات وذات حمولات تتراوح بين ١٥ و ٢٠ الف طن. ويبلغ معدل الرحلات رحلة واحدة شهريا تخدم البضائع التقليدية وكذلك البضائع المنقولة بالحاويات.

جـ- خط جير بلك (Gear Bulk Line): وهو خط نرويجي ، وتتواجد مكاتب الشركة الرئيسية في بيرجن(Bergen) بالنرويج، ويتكون اسطول الشركة من سفن مملوكة

وحديثة الصنع (٥-١٠ سنوات) وصندوقية الشـــكل (Box Shaped) ،ذات حمـــولات كبيرة تبلغ ٢٥-٤٠ الف طن. وتختص هذه الشركة بنقل الورق ومنتجات الغابات مـــن الصادرات الاسكندنافية عبر ميناء هامبورج وانتويرب.

ويسير الخط رحلات منتظمة بتردد يبلغ رحلة واحدة شهريا، كما يتم تحميـــل بضـــائع تقليدية وكذلك بضائع الحاويات.

د- خط ريكمرز (Rickmers Line): وهو خط يعمل بـــرأس مـــال المـــاني، ويقـــوم بتشغيل سفن قديمة نسبياً ذات أعمار تتراوح بين ١٥ و ٢٠ سنة وحمولات كبيرة نســبياً تتراوح بين ٢٢ و ٢٥ الف طن. ويعتمد الخط على سفن مستأجرة لمدة ٦-١٢ شـــهر وبالتالي يتجنب الاستثمار بشراء سفن مملوكة. ويقوم الخط بتسيير رحـــلات منتظمـــة بتردد رحلة واحدة كل ثلاثة اسابيع من موانئ شمال اوروبا الى موانئ الخليج العربـــي وسنغافورة، وبالتالي فان العقبة كما هو الحال بالنسبة لخط شيبولبورك تقع علـــى خـــط عمل السفن مما يعطي الخط ميزة حسنة بين الشركات المنافسة حيث يقوم الخط بقبـــول اسعار شحن منخفضة و/ أو التخصص بنقل البضائع ذات الاجور المنخفضة، وبالتـــالي يتجنب الخط تعليق أو تأخير أو تغيير رحلات السفن بسبب عدم توفر البضائع، الأمـــر الذي تواجهه الخطوط الاخرى العاملة على نفس الخط. ولا يخدم الخط أي ميناء فـــي البحر الاحمر باستثناء ميناء العقبة، كما ان الخط يخدم البضائع العامة التقليدية لا ســيما الحديد وكذلك الحاويات.

وقد قامت عدة خطوط بخدمة خط شمال اوروبا والمملكة المتحدة - العقبة حيث يمكـــن تلخيص أداء هذه الخطوط خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٢-١٩٩٧ في الجـــدول رقـــم (٦-٢).

جدول رقم (٦-٢) الخطوط العاملة على خط شمال اوروبا /المملكة المتحدة - العقبة للفترة (١٩٨٢-١٩٩٧)

الخط	عدد الرحلات	الحمولة الكلية	متوسط الحمولة لكل رحلة	عدد سنوات خدمة الخط
الخطوط البحرية الوطنية الاردنية	١٤٣	١١٥٩١٥٨	٨١٠٦	١٥
الخطوط البحرية الوطنية السودانية	٩٩	٣١٢٥٤٣	٣١٥٧	٨
هاباك لويدز ريكرز	٩٦	٢٤٧٠٠٠	٢٥٧٣	٩
الخطوط العراقية	٤٠	١٨٨٥٠٠	٤٧١٣	٦
ماريتايم ترانسبورت اوفرسيز	٢٢	١٢٦٥٠٠	٥٧٥٠	٤
جير بلك	٥٩	١١٣٥٠٠	١٩٢٤	٩
جلوبال ماريتايم بريك بلك	١٢	١١٣٥٠٠	٩٤٥٨	٢
بوليش اوشن لاين	٢٨	٦٦٠٠٠	٢٣٥٧	١١
شيبولبورك	١٣	٣٨٠٠٠	٢٩٢٣	٤
الخط السعودي الاوروبي	٨	٢٢٠٠٠	٢٧٥٠	١
غيرها	---	٢٠٠٠٠	---	---

المصدر :دائرة الابحاث-الخطوط البحرية الوطنية الاردنية

ويتضح من الجدول أعلاه رقم (٦-٢) ان الخطوط البحرية الوطنية الاردنية كانت هي الخط الرئيسي الذي خدم التجارة بين شمال اوروبا والعقبة، سواء بالنسبة لعدد الرحلات التي تم تسييرها أو الحمولات الكلية وكذلك حمولة كل رحلة، كما يتضح من الجدول نفسه العدد الكبير للمشغلين الذين حاولوا خدمة الخط ولم يستمر معظمهم بسبب المنافسة الشديدة.

ويشتمل الجدول (٦-٢) على حجم البضائع العامة المنقولة بالطرق التقليدية ولا يشمل بضائع الحاويات، وذلك لعدم توفر المعلومات الكافية عنها.

أما بالنسبة لحصة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية من البضائع المنقولة من خط شمال اوروبا / المملكة المتحدة الى العقبة مقارنة مع الشركات الاخرى المنافسة للأعوام ١٩٩٥، ١٩٩٦ و١٩٩٧ فيمكن تلخيصها بالجدول الآتي:-

جدول رقم (٦-٣) حصة الخطوط العاملة على خط شمال اوروبا والمملكة المتحدة -العقبة ١٩٩٥

الخط	عدد الرحلات			كمية البضائع بالطن			الحصة من السوق %		
	٩٥	٩٦	٩٧	٩٥	٩٦	٩٧	٩٥	٩٦	٩٧
الخطوط البحرية الوطنية الاردنية	١١	١١	١٠	٨٦٢١٠	٨٩٠٠٠	٨١٠٠٠	٤١,١	٤١,١	٣٩,٢
الخطوط البحرية الوطنية السودانية	١٩	١٨	١٨	٥٧٤١٩	٥٨٢١٠	٥٦٨٢٦	٢٧,٤	٢٦.٨	٢٧,٥
شيبولبورك	١٢	١٣	١٣	٣٣٢١٧	٣٧٢٠٠	٣٨٠٠٠	١٥,٨	١٧.١٦	١٨,٤
ريكمرز	٨	٩	٩	٢٤٩١٠	٢٤٢٣٥	٢٣١٥٧	١١,٩	١١,١٨	١١,٢
جير بلك	٥٥	٥٦	٥٤	٢٠٩٦٧٩	٢١٦٨٠٥	٢٠٦٦٧٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر : دائرة الابحاث - الخطوط البحرية الوطنية الاردنية

ويتضح من الجدول رقم (٦-٣) ان الخطوط البحرية الوطنية الاردنية تمكنت خلال كافة الاعوام المذكورة من نقل الحصة الاكبر بالنسبة للبضائع المنقولة من شمال اوروبا الى العقبة بالرغم من ان الخطوط الاخرى تمكنت من تقديم رحلات اكثر، ويعود ذلك الى ان الخطوط البحرية تقوم بنقل البضائع بصورة رئيسية الى ميناء العقبة ولا تنقل بضائع الى موانئ اخرى الا في حالة عدم توفر البضائع الكافية لميناء العقبة، بينما تقوم الخطوط الاخرى بخدمة ميناء العقبة كواحد من عدة موانئ وبالتالي فان حصته من حمولات السفن لا تعتبر حصة رئيسية.

٦-٦-٢ السوق الالماني

تعتبر الموانئ الالمانية موانئ ثانوية بالنسبة للخطوط البحرية الوطنية الاردنية حيث غالبا لا يتم زيارتها من قبل سفن الشركة، حيث لا يغطي الدخل المتحقق من حجوزات البضائع، مصاريف الميناء وأجور التحميل، ولذلك يتم نقل هذه البضائع الى ميناء انتويرب البلجيكي بنظام الاقطرمة (Transshipments) حيث يتم تحميلها على السفن من هناك.

وبالنسبة للبضائع العامة ، ففيما يلي تفاصيل البضائع المنقولة من ميناء هامبورج إلـــى العقبـــة للاعوام ١٩٩٥- ١٩٩٧:-

جدول رقم (٦-٤) حركة البضائع من ميناء هامبورج إلى العقبة ١٩٩٥- ١٩٩٧ (الوزن بالطن)

المادة	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
ورق	١٣٩٦٢	١٢٢١٠	١٥٢٨٩
أغذية حيوانية	١٣٤٩٤	١٣٨١٩	٩٩٥٧
حديد	٣٤٤٨	٤٢٨٠	٣٩٢٧
مواد كيماوية	٣٩٦٠	٤٢٠٠	٣٨١٠
سيارات	٣٠٧١	٣٢٨٧	٣٨١٢
زيوت	٢٣٢٢	٢٣٠٠	٢١٨٠
منتجات بلاستيكية	١٤١٥	١٥١٦	١٣٨١
أنسجة	١٣٣٥	١٣٨٠	١٢٨٩
إلكترونيات	١١٩٨	١٢١٠	١٣٨١
مواد إنشائية	١٠٢٥	١٢٥١	١١١٧
مواد لاصقة	١٠٠٧	١٣٨٠	١٢٩٥
أدوية	٩٣٣	٨٢١	١١١٠
مواد غذائية	٨٤٨	١٠٨٠	٩١٣
مواد ملونة	٦٢٣	٨١٢	٧٢٢
لحوم مجففة	٤٧٦	٥١٠	٣٩٧
مواد زجاجية	٤٧٦	٣٢٨	٤٧١
مواد بناء	٣٩٤	٣٨٥	٤١٢
مواد عضوية خام	٣٥٦	٢٢٧	٣١٠
ألبسة وأحذية	١٦٤	١٦٥	١٥٣
أسمدة	١٤٩	١٢٨	١٥١
جلود	١٢٥	١٣٨	١٢٨
سكر	١٠٨	١٠٦	١٣٧
مواد خشبية	١٠٣	١٠٠	٨٨
كحول ومشروبات روحية	٣٨	٤١	٣٢
مواد أخرى	٥٢٠٢	٥٥١٠	٥١٨٠
المجموع	٥٧٢٠٢	٥٧١٨٤	٥٥٢٤٥

المصدر: دائرة الأبحاث-الخطوط البحرية الوطنية الأردنية

وكما هو واضح من الجدول رقم (٦-٤) فان مجموع البضائع الـــواردة للمملكـــة مـــن هامبورج لا يزال متواضعاً في كافة السنوات الواردة لا سيما عند النظـــر إلـــى عـــدد الخطوط العاملة بين خط شمال أوروبا والعقبة، فإذا تمكنت الخطوط البحرية الوطنية

الأردنية من السيطرة على ٣٥% من هذا السوق، فان سفنها ستتمكن من تحميل حوالي ١٩٩٥٠ طن سنوياً أي أقل من ٢٠٠٠ طن لكل رحلة، وإذا نظرنا إلى حجم السفن التي تسيرها الشركة لخدمة هذا الخط واجرتها العالية نسبيا وكذلك كلفة دخولها للميناء، فقد يكون من المبرر نقل هذه البضائع كبضائع اقطرمة (Transshipment) إلى ميناء انتويرب ومن ثم تحميلها إلى العقبة.

أما بالنسبة للبضائع المنقولة من ميناء بريمين في ألمانيا فتبلغ في مجموعها حوالي ٦٠٠٠ طن من البضائع العامة التقليدية سنويا[1] وبالتالي يتم نقلها إلى العقبة عن طريق ميناء انتويرب، ما لم يتم تحميل كميات اكبر من البضائع بهدف تفريغها في أكثر من ميناء بالنسبة للخطوط التي تخدم موانئ أخرى غير ميناء العقبة.

أما بالنسبة لحركة الحاويات، فقد بلغت حوالي ٢٢٠٠ حاوية مكافئة لعشرين قدما من ميناء هامبورج إلى ميناء العقبة عام ١٩٩٧، مقابل حوالي ٥٠ وحدة من ميناء بريمين في نفس العام [2]. وبصورة عامة ،فإن منافسي الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في الموانئ الألمانية هم أنفسهم منافسي الخط من ميناء انتويرب بالإضافة لوجود بعض المنافسين الذين يخدمون هذه الموانئ بسفن الحاويات فقط مثل شركة الملاحة العربية المتحدة وهي شركة خليجية مقرها الكويت.

ويحقق المنافسون لخدمة الموانئ الألمانية مميزات تزيد من حدة التنافس أهمها:-

- انتظام الرحلات.
- دقة مواعيد الرحلات.
- انخفاض في أسعار الشحن البحري.

---

١. دائرة الأبحاث، الخطوط البحرية الوطنية الأردنية ١٩٩٧
٢. المصدر السابق

- توفر كميات وافرة من الحاويات الفارغة في الموانئ والمناطق المجاورة لها بالنسبة للخطوط التي تخدم حركة الحاويات والبضائع التقليدية.

٦-٦-٣ الواردات الأردنية من المملكة المتحدة

يتميز حجم الواردات الأردنية من المملكة المتحدة بالانخفاض، مقارنة بالواردات الأردنية عبر ميناء انتويرب البلجيكي، ولذلك فان موانئ المملكة المتحدة تعتبر أيضا موانئ ثانوية في رحلات سفن الخطوط البحرية الأردنية، وتقتصر هذه الرحلات على نقل بضائع القوات المسلحة الأردنية القادمة من المملكة المتحدة، حيث تعتبر الخطوط البحرية الأردنية الناقل المفوض لنقل هذه البضائع، ومما هو جدير بالذكر أن شحن مثل هذه البضائع يحقق ايرادا عاليا للشركة، حيث تحتاج الى المزيد من العناية الخاصة خلال مناولتها في عمليات التحميل والتفريغ.

وبصورة عامة، فانه ما لم يتوفر بضائع خاصة بالقوات المسلحة في أحد موانئ المملكة المتحدة فان الخطوط البحرية الأردنية تقوم بشحن البضائع من الموانئ البريطانية عبر ميناء انتويرب في بلجيكا حيث لا يتم شحن بضائع القوات المسلحة عن طريق ميناء ثالث Transshipment . وكقاعدة عامة يتم تحميل بضائع القوات المسلحة من آخر موانئ التحميل ويتم تفريغها في أول موانئ التفريغ (العقبة).

٦-٧ تأثير الاقتصاد الاردني على صناعة النقل البحري

لا يختلف اثنان في أن صناعة النقل البحري بما تشمله من وسائط نقل وموانئ ومعدات وتجهيزات تعتبر من الصناعات الأساسية في أي اقتصاد وطني ، وأن لها مساهمات ملحوظة في تفعيل مختلف الأنشطة الاقتصادية . ففي نفس الوقت الذي نراها تساهم في دفع عجلة النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات الاقتصادية ، نجدها تتأثر بالتقلبات

التي يمر بها النشاط الاقتصادي في دوراته التجارية وبالظروف السياسية والاقتصاديـــة وانعكاساتها على الاقتصاد الوطني .

ومن الممكن قياس أهمية قطاع النقل البحري الوطني في الاقتصاد الوطني من خـــلال نموذج ليونتيف Leontif المدخلات والمخرجات (Input- Output) الذي يوضح طبيعـــة ودرجة الترابط والتشابك بين مختلف القطاعات الانتاجية في الاقتصاد الوطني.

في هذا النموذج ، يتكون نظام الإنتاج في أي اقتصاد حديـــث مـــن عـــدد " **N** "مـــن القطاعات الإنتاجية ينتج كل واحد منها سلعة أو خدمة متجانسة وذلك لمقابلة احتياجاتـــه واحتياجات القطاعات الإنتاجية الأخرى منها كسلعة وسيطة بالإضافة إلـــى احتياجـــات الطلب النهائي عليها من القطاع العائلي والقطاع الحكومي والتصديـــر . وفـــي نفـــس الوقت ، فإن كل قطاع انتاجي منها يعتمد على ما ينتجه القطاع نفسه وما تنتجه بعـــض أو كل القطاعات الأخرى كمواد أولية لإنتاج ما ينتجه من سلع أو خدمات .

اذا عرفنا مخرج أو منتج القطاع (i) بـــ X_i، فإن الكمية x_{ij} تستخدم من قبل القطاع jth كمدخل لانتاج المخرج الخاص به. وعليه فإن حاصـــل الجمع $\sum\limits_{j=1} x_{ij}$ يمثل ذلك الجزء من انتاج X_i الذي استخدم من القطاعات الانتاجية كمادة أولية. أما الباقي $X_i - \sum\limits_{j=1} x_{ij}$ فقد تـــم استخدامه لاشباع الطلب النهائي $\sum F_i$ المكون من الاســـتهلاك والاســـتثمار و الانفاق الحكومي والصادرات.

وعليه يمكننا كتابة

$$X_i = \sum_{j=1} x_{ij} + F_i \qquad \{1\} \qquad i.=1,\dots,n$$

وعند قراءة المعلومات عموداً عموداً في المصفوفة X، فان عناصر العمـــود jth هـــي X_{ij}، $X_{2j},\dots X_{nj}$، تشير الى المشتريات التي قام بها القطاع j من القطاعات الاخرى

بما فيها القطاع نفســه لانتاج مخرجه xj. واذا افترضنــــا ان هذه المدخـــلات هـــي معادلات خطية (Linear Function) من مستوى المخرج، يصبح لدينا:

$$x_{ij} = a_{ij} X_j \qquad \{2\} \qquad i,j = 1,.......,n$$

ويعرف الثــابت "aij" بأنـــه المعـــامل الفنـــي للانتــاج (Technical coefficient of production) ويكون كل "aij" أكبر أو يساوي صفر.

وبتعويض المعادلة {2} في المعادلة {1} فاننا نحصل على

$$X_i = \sum_{j=1} a_{ij}X_j + F_i \qquad \{3\} \qquad i.=1,....,n$$

وبلغة المصفوفات (Martix notation)

$$X = AX + F \qquad \{4\}$$

وباعادة ترتيب المعادلة ٤ نحصل على :

$$(I - A)\ X = F \qquad \{5\}$$

حيث I هي مصفوفة تعريفية أحادية بابعاد مشابهة للمصفوفة A . وبضـــرب طرفـــي المعادلة{5} بمقلوب أو معكوس المصفوفة (I-A)، فانه يمكن حـــل هـــذا النظـــام مـــن المعادلات لأي مستوى من الطلب النهائي (Final Demand) المحدد خارجيا:

$$X=(I-A)^{-1}\ F$$

وتسمى المصفوفة المقلوبة (المعكوسة) بمضـــاعف ليونتيـــف المصفوفـــي "Leontief Matrix Multiplier" حيث يمثل العنصر ijth الكمية الاجماليـــة للمـــادة (i) المطلوبـــة مباشرة أو بصورة غير مباشرة لانتاج وحدة من السلعة (j) لتلبية الطلب النهائي.

ولتطبيق هذا المنهج للتعرف على أهمية صناعة النقل البحري في الاردن، فاننا نحتـــاج الى معلومات حديثة لمصفوفة المدخلات و المخرجات للأردن تكون فيها صناعة النقل

البحري ممثلة كقطاع منفصل، الا ان ذلك غير متوفر حالياً ، حيث ان هذه الصناعة مشمولة مع قطاع النقل والاتصالات مما يصعب عملية تحديد درجة الارتباط والتشابك العلاقات المتداخلة بين النقل البحري وبقية القطاعات الاخرى في الاقتصاد الاردني .

وكبديل لذلك، فانه يمكن استكشاف علاقات ممكنة بين نشاطات النقل البحري وعدد من المتغيرات الكلية (Macro Variables) مثل الناتج المحلي الاجمالي، التجارة الخارجية، موارد النقل البحري، بعض النشاطات الاقتصادية في بعض القطاعات المحددة (التعدين) وكذلك البيئة السياسية في المنطقة. ولاغراض تسهيل البحث فانه يفترض ان التغيرات في حجم التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) تؤثر على نشاطات النقل البحري بنفس الاتجاه. وكذلك يمكن الافتراض أن أي توسع في انتاج وتصدير الصناعات التعدينية سوف يتطلب زيادة في مستوى نشاطات النقل البحري.

ان نمو الناتج المحلي الاجمالي يؤثر بشكل ايجابي على مستوى نشاطات النقل البحري، لا سيما اذا كان هذا النمو ناتجا عن زيادة في الصادرات والاستثمارات ، كما أن نمو الناتج القومي الاجمالي يؤدي كذلك الى زيادة في حجم الواردات.

ومن الجدير بالذكر، انه لا يمكن اغفال تأثير التشريعات الحكومية والتي ترتبط باجراءات الميناء و اجور بعض نشاطات النقل البحري (مثل التحميل والتفريغ، رسوم الميناء) وتكلفة تشغيل السفن وكذلك الوضع السياسي للدولة.

من ذلك نرى أنه بالامكان افتراض علاقة يكون فيها حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة الكلية (Dead Weight) متغيراً تابعاً وكل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الكلي وانتاج قطاع التعدين متغيرات مستقلة تؤثر كما هو مفترض أعلاه في حجم النقل البحري.

وعليه، يمكننا كتابة هذه العلاقة على النحو التالي :

$$SH = f(GDP, TT, M) \qquad (1)$$

حيث :

SH : حجم النقل البحري ممثلا بالحمولة الساكنة بآلاف الأطنان .

GDP : الناتج المحلي (الإجمالي مليون دينار).

TT : إجمالي التجارة الخارجية بالأطنان .

M : مجموع إنتاج قطاع التعدين في الأردن بالأطنان .

جدول رقم (٦-٥) الناتج المحلي الاجمالي، انتاج قطاع التعدين وحجم التجارة الاردنية

Year	Shipping (DWT) Ton	Total trade (ton) Million	Minning Ton	GDP (J.D) Million
1986	58000	16,85	6,875,204	2163
1987	48000	20,01	7,326,369	2208
1988	4800	21,00	7,825,660	2264
1989	60271	18,68	8,585,642	2372
1990	38271	15,04	8,302,076	2668
1991	16271	13,23	7,442,686	2855
1992	16271	13,38	7,053,148	3493
1993	16271	11,63	6,123,721	3811
1994	15000	10,57	5,009,011	4190
1995	32000	11,76	6,346,156	4620
1996	66000	12,01	6,937,828	5118
1997	46775	12.30	6,731,423	4952

المصدر : تجميع الباحث

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدّد المتغيرات على سلسلة زمنيـة مـن البيانـات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول رقم (٦-٥) أعـلاه ، تـم بتقديـر معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الخطية على مرحلتين :

أولا : اعتماد اثنين فقط من المتغيرات المستقلة وهما الناتج المحلي الإجمالي وإجمالي التجارة الخارجية كما في الصياغة التالية :

$$S_t = a_0 + a_1 GDP_t + a_2 TT_t + E_t \quad , t = 1986, ..., 1997. \qquad (2)$$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماما من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم النقل البحري وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها العلاقات المفترضة بينها في هذه الدراسة ، كما أنها تفسّر ما نسبته ٥٤% من التغيرات المشاهدة في حجم النقل البحري خلال سنوات فترة الدراسة. أما بالنسبة لكبر مقدار المعامل الثابت في هذه التقديرات والذي جاء سالبا ، فيمكن تفسيره بالانعكاسات السلبية على حركة النقل البحري للسلع الناجمة عن التطورات السياسية التي مرت بها المنطقة إبان أزمة حرب الخليج الثانية وما أعقبها من فرض حصار اقتصادي شامل على العراق . وعلى وجه التّحديد ، كانت التقديرات لكافة المعاملات كما يلي :

$$S = - 111641 + 15.177\, GDP + 6703.556\, TT \qquad (3)$$

$$R^2 = 0.54$$

ثانيا : اعتماد جميع المتغيرات المستقلة المفترضة في هذه الدراسة وهي الناتج المحلي الإجمالي وإجمالي التجارة الخارجية وإنتاج قطاع التعدين كما في الصياغة التالية :

$$S_t = a_0 + a_1 GDP_t + a_2 TT_t + a_3 M_t + E_t \quad , t = 1986, ..., 1997. \quad (4)$$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي هنا أيضا متفقة تماما من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم النقل البحري وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها الصياغة المقترحة أعلاه ، وتفسّر ما نسبته ٥٨% من التغيرات المشاهدة في حجم النقل البحري خلال سنوات فترة الدراسة .

وكانت التقديرات لكافة المعاملات كما في الآتي :

$$S = -140906 + 15.754\ GDP + 5749.252\ TT + 5866.271\ M \quad (5)$$

$$R^2 = 0.58$$

ويلاحظ مما سبق وجود علاقة قوية بين كل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الخارجية وصناعة النقل البحري، الأمر الذي يؤكد ضرورة الاهتمام بهذه الصناعة. وبالرغم من أن صناعة النقل البحري هي متغير تابع، حيث يكون التركيز على المتغير المستقل، الا أن هذا لا يعني عدم الاهتمام بها، لان الارتقاء بصناعة النقل البحري يؤثر في الناتج القومي والتجارة الخارجية.

وبالرغم من ان صناعة النقل البحري تتميز بتحقيق عائد منخفض على الاستثمار، مقارنة بالصناعات الاخرى، فإنه يجب ان لا تستغل هذه الحقيقة ضد ضرورة وجود اسطول بحري وطني، فالدور الذي تلعبه هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني لا يقتصر على ما يمكن قياسه من مساهمة الاسطول الوطني في الناتج المحلي الاجمالي، فقد لعب دورا توازنياً في معظم الازمات التي تتعرض لها الدول ومنها الاردن.

اما بالنسبة لميناء العقبة فهو يحقق ايرادا معقولا ويساهم بتوفير عملات صعبة مما يساهم ايجابيا في الناتج المحلي الاجمالي. ويبين الجدول التالي ايرادات الميناء للفترة الواقعة بين ١٩٨٨ و ١٩٩٨.

جدول رقم (٦-٦) ايرادات ميناء العقبة ١٩٨٨-١٩٩٨

السنة	الايراد (بالالف دينار أردني)
١٩٨٨	٤٠٥٧٤
١٩٨٩	٣٥٠٦٧
١٩٩٠	٣٢٧١٢
١٩٩١	٢٩٣٧٤
١٩٩٢	٣٧٨٣٠
١٩٩٣	٤١٨٠٠
١٩٩٤	٣٨٥٠٠
١٩٩٥	٤٣٩٠٠
١٩٩٦	٤٦٠٠٠
١٩٩٧	٤٢٣٧٨
١٩٩٨	٤٤٣٢١

المصدر : سجلات مؤسسة الموانئ ١٩٨٨-١٩٩٩

ويلاحظ من الجدول السابق رقم (٦-٦) أعلاه ارتفاعا ملحوظا في ايرادات الميناء علم ١٩٩٨، مقارنة بمعظم لسنوات الاخرى ويعزى ذلك الى زيادة حجم الواردات لا سيما البضائع العامة والتي تعتبر اجور مناولتها في الميناء اعلى مقارنة بالبضائع الاخرى. من ناحية اخرى، وكما ذكر سابقا، فانه يلاحظ ايضا انخفاض حجم ايرادات الميناء خلال عام ١٩٨٩ بسبب الازمة الاقتصادية التي تعرضت لها المملكة عام ١٩٨٨ وفي عامي ١٩٩٠ و ١٩٩١ تزايد الانحدار في حجم الايرادات بسبب ازمة الخليج الثانية وتوقف ورود البضائع العراقية عن طريق ميناء العقبة الا ان الايرادات عاودت الارتفاع بسبب زيادة حجم الواردات الاردنية وذلك تلبية لحاجة السوق المحلي التي تزايدت بسبب عودة حوالي ٤٠٠ ألف اردني من الكويت ودول الخليج الاخرى، حيث تزايدت حاجة السوق المحلي على بعض المواد لا سيما تلك المرتبطة بالابنية التي شكلت الاستثمار الرئيسي في تلك الفترة. وتمثل ايرادات الميناء لعام ١٩٩٦ أعلى قيمة خلال الفترة المذكورة، وذلك بسبب ورود كميات كبيرة من المستوردات العراقية عن طريق ميناء العقبة، وذلك ضمن برنامج الامم المتحدة " النفط مقابل الغذاء".

٦-٨ الخلاصة

تناولنا في هذا الفصل موضوع اداء صناعة النقل البحري في الاردن من خلال مراجعة السياسات الحكومية المتبعة في هذا المجال وتأثيرها على الاقتصاد الوطني، وقد لاحظنا ان هذه الصناعة على درجة عالية من التعقيد نظراً لكونها عالمية ومتخصصة وتحتاج الى رأس مال كبير، كما أن السياسات المتعلقة بصناعة النقل البحري غالباً ما تكون ذات تأثيرات متعددة وتتأثر بعوامل اقتصادية وسياسية واجتماعية محلية ودولية.

وفي الاردن، لا تقدم الحكومة دعماً مباشراً للشركات البحرية لشراء السفن، ولكنها تقدم دعماً تشغيلياً من خلال تخفيض تكاليف الوقود وتسهيلات ضريبية محدودة كالاعفاء من ضرائب الارباح الرأسمالية وحجز البضائع الاردنية بالافضلية والتوقيع على مدونة السلوك على الخطوط المنتظمة.

ولكن الاردن لا يشارك في المؤتمرات الخاصة بالخطوط المنتظمة، أما بالنسبة للخصخصة، فالسياسة العامة للدولة في الاردن تسير في اتجاه الانسحاب التدريجي للحكومة من كثير من المؤسسات وافساح المجال أمام القطاع الخاص للمشاركة بفاعلية في الكثير من النشاطات الاقتصادية ومنها انشطة صناعة النقل البحري.

أما من حيث مساهمتها في الاقتصاد الوطني، فقد بدا واضحاً تزايد اعداد الايدي العاملة الاردنية في هذه الصناعة وكلها مؤهلة ومدربة، كما أن أعمال التأمين اللازمة في هذه الصناعة محصورة في شركات التأمين الاردنية.

وقد بينت الاحصاءات المتاحة ارتفاع حصة شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية في أعمال خط شمال اوروبا – العقبة حتى بين جميع الشركات العاملة على هذا الخط وقدرتها على المنافسة دولياً. وقد أظهرت الاحصاءات مساهمة ميناء العقبة في تحقيق ايرادات عالية وتوفير عملات صعبة للاقتصاد الوطني.

وقد بينت الدراسة أن أعمال النقل البحري تتأثر بكل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الخارجية وانتاج قطاع التعدين بصورة مطابقة للافتراضات المتعلقة بمثل هذه التأثيرات، وقد استخدمت الدراسة في ذلك منهجية القياس الاحصائي بأسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات.

واستكمالاً لتغطية البحث، فسيتم في الفصل التالي، تناول النقل متعدد الوسائط، وذلـــــك نظراً للاهمية الاقتصادية التي يتمتع بها، لا سيما في ظل تطور خدمات النقل لتشـــــمل اكثر من واسطة نقل واحدة بهدف تحقيق ما يعرف بخدمة من الباب الى الباب.

الفصـــــــل الســــــابع

النقل متعدد الوسائط واللوجستيات

٧- النقل متعدد الوسائـــــــط واللوجستيات

٧-١ مقدمة

تم في الفصل السابق دراسة تقييمية لاداء صناعة النقل البحري في الاردن من خـلال تقييم السياسة الاردنية في بعض اهم جوانب النقل البحـري مثـل سياسـة الدعـم وغـيرها ثم تم دراسة حالة لحصة الاسطول الاردني في سـوق معينـة، و نـاقش الفصل كذلك العـلاقة بين صناعة النقل البحري الاردني والناتج القومـي الاجمـالي والتجارة الخارجية الاردنية.

واستكمالا لهذا البحث، سيتم في هذا الفصل دراسة النقل متعدد الوسائط حيـث يمثـل هذا الموضوع ، آخر التطورات في قطاع النقل البحري واللوجيستيات من حيث نشـأة هذا النشاط وتطبيقه وتشريعاته وكذلك الـدور المسـتقبلي لقطـاع النقـل البحـري واللوجستيات.

يعتبر تعدد وسائط النقل ظاهرة ليست جديدة، ولكن يعتقد بوجودها منذ قبـل التـاريخ المكتوب، حيث يعتقد أنه في تلك الحقبة من الزمن تم نقل البضـائع عبر الانـهار باستخدام ألواح من الخشب [١]، كما يشير بعض المؤرخين الى نقل بعض الحيوانـات الوحشية من أفريقيا بأقفـاص بطريقـة الدحرجـة(Ro-Ro) ، وذلـك قبـل عصـر الامبراطورية الرومانية [٢].

1- Muller, Gerhardt, 1990, Intermodel Freight Trasnport, University of New York.
2- Seaton, Bruce, AAL President, June 1987, Contempory Trasnportation (from Intermodal Age)

كذلك، فإنه يمكن القول أن نقل السلع بأكثر من وسيلة نقل واحدة، هو عمل لا يمثل ثورة في قطاع النقل، الا أنه من الجدير بالملاحظة أن التركيز على نقل الحاويات بأكثر من واسطة نقل هو الذي أشاع فكرة النقل متعدد الوسائط.

٧-٢ ثورة الحاويات

يعتبر ما يعرف بالبرميل (Barrel) أول حاوية استخدمت في النقل البحري الحديث لنقل العديد من البضائع المتنوعة، مما زاد من استعمالاتها بأحجام مختلفة. ولا تزال بعض الحاويات من هذا النوع تستخدم لسعة ٥٥ جالون ، الأمر الذي يؤكد نجاح استعمالها عبر العصور[١].

ومنذ ذلك الوقت، فقد شهد قطاع النقل البحري عدة محاولات لتسهيل حركة البضائع مما طور فكرة تعدد الوسائط (Intermodality). الا أن وجود تنافس بين مختلف وسائط النقل قد ساهم في إبطاء عملية التطور هذه.

وخلال الحرب العالمية الثانية، احتاج الجيش الامريكي لنقل البضائع بطريقة أسرع من تلك المستخدمة لنقلها بالطريقة التقليدية، وعلى ذلك، فقد قام بعض خبراء النقل في الجيش الأمريكي من ابتكار طريقة لنقل البضائع متعددة الأنواع بصناديق (Palletized) [٢] وذلك لنقلها الى أوروبا ، ومع نهاية الحرب، كانت هذه الفكرة قد انتشرت ، ثم تبعها استعمال الحاويات الملائمة للنقل بالبحر وكذلك عن طريق البر.

---

١. مرجع سابق

٢. مرجع سابق

ويعتبر مالكوم مكلين (Malcom Mclean) رائداً في استخدام فكرة تعدد وسائط النقــل. فقد بدأ مكلين عمله كسائق شاحنه ثم تعامل مع شـركة Water man Stemship CO. واحدى الشركات الاخرى المتفرعة عنها.

وفي عام ١٩٥٦، قام بتنفيذ فكرته باستخدام حاوية تصلح للنقل بالبحر وكذلك بــالبر . وبالفعل تم ذلك على أول سفينة لنقل الحاويات ، الأمر الذي يعتــبر تاريخــا لثــورة تجارية في هذا المجال. وبعد هذا التاريخ بسنة واحدة فقــط، احتفل مكليــن بتدشــين أول خط لنقل الحاويات عمل بين ميناء نيويورك وميامي وبعض الموانئ الامريكيـــة الاخرى.

وقد اختلف مكلين عن غيره في نظرته الى الامور، حيث نظر الى العمليـــة بأكملــها كنظام توزيع واحد (Single distribution system) وداخل هذا النظام تتداخل الاجــزاء المختلفة ببعضها البعض.

وقد تمكن الامريكي جراهام برش (Graham M. Brush) من الوصــول الــى أفكــار قريبة من أفكار مكلين ، الا أنه لم يتمكن من تطبيقها [1]، فقد اســـتخدم ســفنا لنقــل السيارات من نوع (Railroad).

كما قام هذا المهندس المدني (برش) بتصميم رافعة استخدمها لرفع الســيارات، وقــد اعتبرت هذه الرافعة عنصراً مهما في تشغيل السفينة .

وكان بــرش قد ترجم تفكيره بكتاب نشـــره عام ١٩٣٢ بعنوان " الى البحر بالسـكة الحديد " "Out to Sea on Rails" وحاول تحفيز الشاحنين الذي يستخدمون السكة الحديد

1- Kendall, Lane C, 1983, The Business of Shipping (5th Edition), Cornell Maritime Press.

لنقل بضائعهم، وذلك عن طريق تقديم الحوافز المالية، اذا ما قاموا بنقــل بضائعـهم برحلات تقوم السفن بجزء منها. ونجح برش في ذلك الى أن ظهر مكلين، حيث لــم يتمكن برش من الصمود أمام المنافسة مما دعاه الى بيع شركته لبعض المســتثمرين الذين قاموا بتطبيق نظرية مكلين وذلك بنقل البضائع باستخدام الحاويات.

ومنذ ذلك الوقت، اصبح النقل بالحاويات الطريقة الرئيسية لنقــل البضــائع وخدمــة التجارة العالمية، واستمرت الجهود للاستثمار في تطوير هذه العملية سواء من حيــث بناء سفن الحاويات المتخصصة (Cellular Container Vessels) أو بتصميــم وبنــاء الارصفة ومعدات مناولة الحاويات.

وقد تولد عن ثورة الحاويات، استحداث تصاميم جديدة للسفن، الأمر الذي دفع بعــض ملاك السفن لا سيما في السنوات الأولى، من تحويل بعض نــاقلات النفــط والسـفن الاخرى الى سفن متخصصة لنقل الحاويات، فقد فتحت "الحاوية" البــاب نحــو ثــورة تكنولوجية كبيرة تعمل على تغيير العالم وحتى كل المفاهيم التي عــاش العــالم فــي أسرها لأحقاب طويلة. لقد فتحت "الحاويـــة" بــاب العولمــة (Globalization) علــى مصراعيه فهي تعمل على إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تبــاين التوقيتــات والغــاء الحدود الدولية والحواجز الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبــادل البضــائع والأموال والمعلومات الكترونيا في لحظات قصيرة من الزمن. وقد نتجت عن هــذه الثورة والتي لا تزال تشكل آثاراً خطيرة لعل أهمها تحرير الاسواق الدولية وتعرضــها للمنافسة الشديدة الضراوة في قطاعات الانتاج والخدمات، وخلق سوق واحدة تشــمل العالم كله [١]. وقد أدت هذه المنافسة الرهيبة الى استخدام اقتصاديات الحجــم الكبــير بشكل مكثف وظهور التكتلات العملاقة وتكثيف استخدام التكنولوجيا المعقدة لخفــض التكاليف. وأخذت الصناعة تبحث عن كل الوسائل لاستخدام مدخلات أكثر رخصاً

١-عبد المنصف، أحمد، ١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الخدمات البحرية على المستوى الدولي وأثرها على الدول العربية بشكل عام ودول الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية

بما ادى الى ظهور تقسيم جديد للعمل وانتشار العملية الانتاجية للمنتج الواحد في أكثر من منطقة جغرافية تغطي العالم كله. وبذلك ظهرت الحاجة الى ادماج العملية اللوجستية في العملية الانتاجية. وأصبحت الموانئ والنقل البحري جزءاً من السلسلة اللوجستية المتكاملة حيث تشكل عملية تكنولوجيا المعلومات العمود الفقري لها.

وفي ذات الوقت أخذت الاقتصاديات الوطنية الاقليمية في الا ندماج في الاقتصاد العالمي الذي أصبح تأثيره وتأثره بتلك الاقتصاديات يأخذ أبعاداً بعيدة الأثر ولعل الانهيار المالي والاقتصادي في منطقة جنوب شرق آسيا أكبر مثال لذلك والتي ظهرت آثاره في مختلف انحاء العالم وإن كان بدرجات متفاوتة. ولعل النقل البحري والموانئ هما من أشد الصناعات تأثراً حيث تأثرت التجارة المنقولة بحراً سواء في هيكلها أو أحجامها أو في إتجاهاتها . فالنقل البحري أصبح صناعة كونية (عالمية) بكل ما يعنيه هذا التعريف وأخذت الشركات الملاحية تندمج في بعضها مكونة شركات وتحالفات عملاقة قليلة العدد تسيطر على طرق العالم الملاحية الكبرى [١].
وفي نفس الوقت أخذت الموانئ تتطور تبعاً لمتطلبات العولمة(الكونية) وذلك من ناحيتين : الاولى ظهور الموانئ المحورية لاعادة توزيع البضائع في المنطقة (Transshipment) بواسطة الخدمات الرافدية (Feeder Service) والثانية ظهور شركات دولية متخصصة في إدارة محطات الحاويات ، وتدخل ضمن هذه الشركات الشركات الملاحية الكبرى التي تفضل أن تدير بنفسها المحطات التي تستخدمها في شبكات النقل التي تصممها لتغطي طرق العالم الملاحية.

وقد تميزت صناعة النقل البحري بالكثافة التكنولوجية والكثافة الرأسمالية مع التركيز الصناعي المكثف تصاحبه عمليات شديدة التعقيد ومع مستوى اداري غير مسبوق وظهور سوق احتكارات القلة وبالمثل أخذت الموانئ المحورية الكبرى في الظهور

١-مرجع سابق

وتزايد عددها بما خلق بينها منافسة حادة مع تعرضها لمخاطر كبيرة نتيجة الاستثمارات الهائلة والتكاليف الثابتة العالمية ومستوى الادارة الخارق.

٧-٣ منشأ تعددية وسائط النقل.

بعد أن تطورت وسائط النقل (السفن) والموانئ ومعدات مناولة البضائع لتتلائم مع سفن الحاويات، فقد كانت المرحلة الأخرى من تطور عملية النقل تركز على تنظيم صناعة النقل وموائمته مع نظام التوزيع، وعليه فقد كان لا بد من ولادة نظام النقل المتعدد الوسائط (Multimodalism).

ويعرف هذا النظام بأنه" عملية نقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل على الأقل، وباستخدام عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في دولة معينة حيث تبدأ مسؤولية الناقل العامل بأكثر من واسطة نقل (Multimodal Transport Operator) الى مكان آخر في دولة أخرى محددة لتسليم البضائع [١].

ومن أهم خصائص هذا المفهوم هو مقدرة الناقل لإعطاء سعر واحد (Single Rate) يشار اليه للرحلة كاملة (Through-Billing).

وحتى يتمكن نظام تعدد الوسائط من تحقيق اهدافه، فانه لا بد من التعاون والتنسيق بين مختلف وسائط النقل. وبهذا المنظور، فانه لا يمكن لناقل معين ضمن سلسلة النقل أن ينظر الى ما قد يحققه من ربح دون أخذ بقية أجزاء شبكة النقل بعين الاعتبار. وعلى ذلك، فقد كان لا بد من وضع متطلبات لحقبة استعمالات الوسائط

1- United Nations Convention on International Mutimodal Transportation of Goods, 1980, UNCTAD

المتعددة ، فقد شهدت فترة الثمانينات مزيداً من التعاون والتكامل بين شـــركات النقــل البحري والموانئ والسكك الحديدية.

ومن أهم التطورات التي شهدتها ثـــورة النقـــل بالوسائـــط المتعـــددة، هـــو عمليـــات الاندماج بين الشـــركات المختلـــفـــة، وذلك لتقـــديم خدمة النقل من البـــاب الـــى الباب (Door-to-door Transportation Services) ، وذلك من خـــلال شـــبكات متكاملة من وسائط النقل المختلفة.

وحالياً تنتشر خدمات النقل المتعدد الوسائط بكثافة في دول متعددة لا سيما في العـــالم الغربي، وقد ازداد التزام الشركات بهذه الخدمة لدرجة لا يتمكن عندها أي ناقل ســواء كان بحريٍ أو بري أو جوي ان يتعامل مع هذا المفهوم بصورة سلبية لما لذلـــك مـــن أثر على صناعة النقل البحريِ سواء محلياً أو على مستوى عالمي.

٧-٤ المزايا الاقتصادية للنقل متعدد الوسائط

إن الهدف الاساسي من نظام النقل متعدد الوسائط هو تحقيق خفض حقيقي يصل الـــى أدنى تكلفة ممكنة من باب المنتج الاول حتى باب المستهلك النهائي للسلعة وهي تامـــة الصنع.

من ناحية اخرى، فإن لطول زمن رحلة البضائع من المنتج حتى المستورد تأثير كبـير على التكلفة، فكلما زادت قيمة السلعة كلما أثر زمن الرحلـــة علـــى تكلفـــة الســـلعة الكلية[١].

١- عبد المنصف،أحمد،١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الخدمات البحرية على المستوى الدولي واثرها علـى الدول العربية بشكل عام ودول الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية

وهذا يشير الى احتمال متزايد لارتفاع مستمر في تكاليف النقـــل بـــالطرق التقليديـــة، الأمر الذي جعله من الضروري تخطيط سياسة للنقل توفر العناصر التالية:-

- تكامل نظام نقل التجارة من منبعها حتى مصبها في تدفق واحد دون عوائق.
- تقليل تكاليف نقل السلعة وتلف البضائع قدر الامكان
- رفع كفاءة وسرعة خدمة النقل في مجموعه.

ويوفر نظام النقل متعدد الوسائط او ما يعرف بالنقل من الباب الى البـــــاب بالحاويـــة الحل الامثل لتوفر هذه العناصر.

يتطلب الاستثمار في النقل متعدد الوسائط رأس مال كبير، الا أن تشغيل النقل متعـــــدد الوسائط يحقق عائداً اقتصادياً أكبر عند مقارنته بالنقل بواسطة نقل واحـــدة. ويعـــود ذلك لعدة عوامل مرتبطة بالتخفيض الممكن في كل من التكلفـــــة والوقـــت والأيـــدي العاملة.

وقد تمكن ايرنست فرانكل (Ernst. G. Frankel) [١] من اخذ عينة مكونـــة مـــن ١٠٩ إرساليات (Shipment) من البضائع العامة، مرسلة من مصنعها قرب شـــيكاغو إلـــى مستورد في جنوب ألمانيا، باستخدام شاحنة ووسائط نقل بالسكك الحديد في ألمانيـــا، وقام بعملية حساب لتحديد التكلفة والوقت لهذه العملية، وقد وجد أن متوســـط الوقـــت الذي استغرقته الشحنة بلغ ٣٧,٢ يوما منذ اســـتلامها حتـــى نقطـــة تسـليمها منـــها ١٢,٩يوما فقط استخدمت في عملية النقل أي (٣٤,٧%) من اجمالي مدة الرحلة. كما وجد أن أقل من ٢٥,٨% من التكلفة الإجمالية مثلت تكلفة النقل الفعلية، أما التكلفة

1- Suoub, Hussein, 1994, Multimodal Transport, The Prospects for Jordan, 1994, M.Sc. Thesis, World Maritime University, Sweden

الباقية فكانت لتغطية تكاليف النقل، التخزين، المعاينة والتفريـــغ وبعـــض العمليـــات الأخرى التي تعتبر ثانوية لعملية النقل. وباستخدام النقل بالحاويات، أمكـــن تســـهيل سلسلة النقل وكذلك تخفيض كلفة ووقت النقل بالوسائط المتعددة. وقد أمكن تخفيـــض مدة مكوث السفينة في الميناء، فبدلاً من أسبوع كامل مثلاً، فإن فترة مكـــوث ســـفينة الحاويات تتراوح بين ٤-٦ ساعات. وبتخفيض مدة مكوث السفينة في الميناء، فـــإن مدة الرحلة الكاملة للسفينة تقل، مما يعني زيادة كفاءة عمل السفينة عن طريق زيـــادة عدد رحلاتها في السنة مثلاً، كما إن تخفيض مدة مكوث السفينة في الميـــاء يـــترتب عليه تخفيض في رسوم الميناء وبالتالي تخفيض في التكلفة الإجمالية للرحلة والتكلفـــة الافرادية للحاوية الواحدة.

كما انه من الجدير بالذكر أنه كلما زادت كفاءة عمل السفينة عن طريق نقصان مـــدة الرحلة، كلما أمكن تخفيض عدد السفن اللازم لنقل كمية معينة من البضائع خلال مـــدة معينة.

مـــن ناحيـــة أخـــرى، فـــإن مـــشـــغـــلي النـــقل متعـــدد الـــوسائـــط (Multimodal Trasnport Operators)، يتمكنون من تخفيض الفراغ أو الجهد الضـــائع ، حيث يقومون باستخدام أكثر وسائط النقل كل منهما ملائم لنوع من البضائع، ممـــا يترتب عليه تخفيض الكلفة الإجمالية لكل حركة من وسائط النقل وينجـــم عـــن ذلـــك تخفيض في كلفة النقل، يستفيد منه الشاحن عن طريق تخفيض أجرة النقل (النولون).

ويتميز مشغلو الوسائط المتعددة بالمرونة وإمكانية الاعتماد عليهم أكثر مـــن مشـــغلي واسطة النقل الواحدة، وهذا يمكن الشاحنين من ترتيب الإرساليات حسب المتطلبـــات الخاصة بكل إرسالية، فبالنسبة للشاحنين ، فانه كلما انخفض وقـــت عمليـــة مناولـــة البضائع كلما انخفضت فرص حدوث أضرار بالبضائع ، مما يترتب عليه تخفيض

آخر في تكلفة أقساط التأمين ، وكذلك تسليم البضائع في وقت أسرع، وهـذا يـترتب عليه تخفيض ملموس في كمية المخزون وبالتالي تحقيق توفير آخر.

إن النقل بوسائط النقل المتعددة يتيح الفرصة للحصول على أسعار لكل حاوية" وليس على أساس سعر لكل نوع من البضائع. ويعتبر ذلك ميزة مهمة لا سيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة.

ومما لا شك فيه، إن هذا التوفير في الأسعار ورفع الكفاءة في التشغيل يستفيد منه المستهلك النهائي، كما أن ذلك يساهم بدون شك في زيادة حجم التجارة العالمية.

٧-٥ شركات النقل متعدد الوسائط

تتصف شركات النقل متعدد الوسائط بخبرتها الواسعة في تنسيق تحريك البضائع على مستوى دولي ومعقد، وعند تطبيق ذلك على النقل بالحاويات، فإنه يتطلب وجود شبكة نقل واسعة تربط البحر بكل من وسائط النقل على الطرق البرية وكذلك بالسكك الحديدية. ومما لا شك فيه ، أن نجاح هذه الشركات يعزى بصورة رئيسية إلى استخدام معدات مناولة البضائع المتطورة، كما إن ذلك يتطلب الكثير من الرؤيا المستقبلية والمهارة اللازمة لوضع هذه العوامل مع بعضها البعض ولتحقيق هذا القدر العالي من كفاءة التشغيل. ولتحقيق سيطرة واسعة على السوق ، فقد قامت ثلاثة من الشركات الأمريكية العملاقة في مجال النقل بالحاويات بالاندماج لتشكيل واحد من أكبر التحالفات الهائلة، وهذه الشركات هي شركة (American President Line) وشركة (CSX/Sea Land) وشركة (Berlington Northern)، ويبدو جليا أنه أصبح من المحتوم قيام المزيد من التحالفات العملاقة بين شركات النقل متعدد الوسائط بحيث يتعدى كونه توجه آني ليصبح مستقبلاً محتوماً ولكن واعداً بالنجاح.

٧-٦ الجوانب القانونية للنقل متعدد الوسائط

يعتقد البعض أن وضع بعض التشريعات الخاصة بالأنشطة التجارية، يمكن أن يعيق تطور هذه النشاطات تبعاً لحاجات السوق المتغيرة. ويستشهد أصحاب هذا القول وتحديداً فيما يخص النقل متعدد الوسائط بأن هذا النشاط قد شهد تطوراً سريعاً في بعض الدول ذات التشريعات الأقل تشدداً مثل المملكة المتحدة، استراليا وكندا مقارنة بدول أخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية [1].

وعلى النقيض من ذلك، يرى البعض الآخر انه ليس من المتفق عليه عالمياً أن وجود تشريعات تنظيمية يعيق (بالضرورة) تطور صناعة النقل. بل يرى هذا البعض أيضاً أن تحديد المسؤولية (Liability) لا بد أن يساهم في تنظيم عملية النقل متعدد الوسائط وكذلك في حماية الشاحن، كما أنه يساهم في منع أو تقليل عملية الإفلاس وكذلك يسهل عملية المتابعة القانونية لشركات النقل.

وتنظم عملية النقل الدولي للبضائع بمختلف وسائط النقل من خلال القوانين المحلية وكذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم النقل بوسائط النقل المختلفة مثل:-

أ- اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ WARSAW Convention (1929) لتنظيم النقل عن طريق الجو

ب- الاتفاقية الدولية لنقل البضائع عن طريق البر- جنيف ١٩٥٦ CMR Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Geneva 1956

ج- الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية ، ١٩٨٠ Convention over Rail

1- Muller, Gerhardt, 1990, International Freight Transportation University of New York.

د- الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالبحر هيج ١٩٣١ وهيج فيزبي ١٩٧٩ وهامبورج ١٩٩٢ Hague (1931) , Hague / Visby (1979) and Hamburg (1992) Rules regulating ocean Carriage.

ونظراً لتطبيق عملية النقل متعدد الوسائط ، فقد أصبحت الحاجة أكثر إلحاحا لوجود تشريع اكثر شمولاً بحيث يتم تطبيقه على كل جزء فرعي بواسطة نقل معينة من عملية النقل متعدد الوسائط الكلية.

فلا بد لشاحن البضاعة أن يتمكن من تحديد الشريحة المحددة في خلال عملية النقل التي يحدث خلالها ضرر أو فقد لبضاعته. وقد كان مثل هذا الوضع يمثل عائقاً أمام تنظيم وتحديد المسؤولية في النقل متعدد الوسائط وبالتالي أمام التجارة الدولية. فعند النظر إلى تطبيق عملية النقل **من الباب إلى الباب**، ونظراً لكثر الوثائق المطلوبة وتشابك المسؤولية بين الأطراف المختلفة، فان ذلك يجعل الأمور شائكة لدرجة قد يصبح معها النقل متعدد الوسائط عملية غير اقتصادية، الأمر الذي أبرز حاجة ملحة وضرورية لنظام عالمي جديد يسهل تبادل التجارة الدولية وذلك من خلال إزالة العوائق المختلفة أمام النقل متعدد الوسائط.

وفي عام ١٩٦٥ تم وضع المسودة الأولى للقواعد الدولية لتحديد المسؤولية للنقل متعدد الوسائط وذلك تحت رعاية كل من المعهد الدولي، لتوحيد القوانين الخاصة (International Institute for Unification of Private Law) واللجنة البحرية الدولية (International Maritime Committee) وفي عام ١٩٦٧ تم وضع مسودة الاتفاقية في ما يعرف باجتماع طوكيو (Tokyo Round) . وفي عام ١٩٧١ وبدعم من كل من المنظمة البحرية العالمية (والتي كانت تعرف بالمنظمة البحرية الاستشارية العالمية) والمجلس الاقتصادي الأوروبي ، عقد اجتماع في لندن توصل

لصياغة مسودة أخرى، وفي عام ١٩٧٣، قام مجلس التجارة والتطوير في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) بتشكيل مجموعة عمل حكومية مختصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، وذلك بناءاً على طلب من المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، وقد أثمرت جهود هذه اللجنة بانعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (MT Convention) في شهر أيار عام ١٩٨٠ ويعتمد هذا المؤتمر بدرجة كبيرة على قواعد هامبورج (Hamburg Rules)، الا أنه يأخذ كذلك قواعد غرفة التجارة الدولية (International Chamber of Commerce) بعين الاعتبار ولم يدخل هذا المؤتمر حيز التنفيذ كاتفاقية دولية ، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين دولة ، الأمر الذي لم يتحقق بعد.

٧-٧- مشغل وسائط النقل المتعددة Multimodal Transport Operator

تعرّف الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط مشغل وسائط النقل المتعددة بأنه:"الشخص الذي يعمل من خلال نفسه أو من خلال شخص آخر يعمل نيابة عنه وينظم عقداً للنقل بوسائط متعددة ويتصرف كطرف رئيسي (Principal)، وليس كوكيل أو نيابة عن مستورد (Consignor) أو الناقلين المشاركين في عملية نقل متعدد الوسائط ، ويكون هذا الشخص مسؤولاً عن تنفيذ هذا العقد"[١].

ويوجد هناك تعريف آخر أكثر شمولاً لمشغل الوسائط المتعددة بأنه: " الشخص الذي يتعهد للترتيب للنقل من الباب – إلى الباب باستخدام أكثر من وسيلة واحدة للنقل، والذي يصدر وثائق للنقل للرحلة كاملة".

ويلاحظ أن كلا من التعريفين السابقين صحيحاً، الا أن التعريف الأول أقل غموضاً وأكثر إلزاماً من الثاني. كما يلاحظ أن كلاً من التعريفين يوضح الفرق القانوني بين

1- Multimodal Transport Handbook, 1993, UNCTAD

الناقل متعدد الوسائط ومقدم خدمات الشحن (Freight Forwarder)، والذي يقوم بعمله كوكيل فقط، ولا يتحمل أية مسؤوليات يتحملها عادة ناقل البضاعة، حيث يكون عقـد النقل عادة بين شاحن البضاعة والناقل الفعلي وليس وكيله.

ويوجد في النقل متعدد الوسائط عدة أنواع من الناقلين يمكـن تقسـيمهم إلـى عـدة مجموعات:

الأولى: الناقلين مشغلي السفن (Vessel Operating Multimodal Operators)
وتشمل هذه المجموعة الناقلين البحريين لا سيما ملاك سفن الحاويات الذي وسعوا مـن نطاق خدمتهم أكثر من الخدمة بين الموانئ البحرية، بحيث أصبحت تشمل أيضا النقـل باستخدام الطرق البرية وكذلك عن طريق الجو.

الثانية: الناقلين غـير المشـغلين للسـفن (Non-Vessel Operating Multimodal Operators) : وهذه المجموعة تقدم خدمة النقل من الباب – إلى الباب باستخدام أكـثر من واسطة نقل واحدة، ولكنها لا تملك أو تشغل السفن حيث تقـدم الجـزء المتعلـق بالنقل البحري من الرحلة عن طريق جهة أخرى مشغلة أو مالكة للسفن . وعادة مـا يمتلك الناقلون غير المشغلين للسفن وسيلة نقل واحدة غالباً ما تغطـي أحـد طرفـي الرحلة فقط .

الثالثة: وتشمل هذه المجموعة المشغلين الذين لا يملكون أية وسيلة للنقل، وتقوم هـذه المجموعة بالتعاقد من الباطن (Sub-Contract) مع كافة وسـائط النقـل اللازمـة . وتشمل هـذه المجموعة مقـدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder) والسماسـرة (Customers Brokers) وفـي حـالات أخـرى مشغلـي المسـتودعات (Warehouse Operators) وكـذلـك شـركـات التحـميل والتـفريغ (Stevedoring Companies).

الرابعة: وتشمل تلك الشركات التي أنشئت خصيصاً للقيام بأعمال النقل متعدد الوسائط ولا تمارس أي نشاط آخر. وهذه الشركات لا تمتلك أية واسطة للنقل. وقد اعتبرت هذه المجموعة المنافس الأشد للمجموعة الأولى التي اعتبرت محتكراً للقيام بالنقل متعدد الوسائط. كما أنها تعتبر الأكثر ملائمة للدول النامية لتطوير نظاما للنقل متعدد الوسائط والذي يحتاج إلى رأس مال كبير كما ذكر سابقاً. ومما هو جدير بالذكر أن هذه الخدمة تحتاج إلى تنظيم فعال ومجموعة متعاونة من المنفذين الفرعيين (Sub Contractors)

٧-٨ وثيقة النقل متعدد الوسائط

لا يوجد على المستوى الدولي حتى هذا التاريخ نظام إجباري التنفيذ يغطي الرحلة متعددة الوسائط بصورة كاملة. فلا زالت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لم تدخل حيز التنفيذ بالرغم من الاستفادة منها كنظام غير إجباري . وقبل هذه الإتفاقية كان ما يعرف بنظام الشبكة (Network System) يحكم جزءاً أو أكثر من أجزاء عملية النقل متعدد الأغراض.

وينص نظام الشبكة على تعويض الشاحن بناءً على القواعد التي تحكم واسطة النقل الذي حصل خلالها الضرر. وقد خلق نظام التعويض هذا الكثير من المشاكل حيث قد لا يعرف الشاحن من هو الناقل الفعلي في عملية النقل متعدد الوسائط ، كما قد يصعب عليه تحديد مكان وقوع الضرر بالضبط.

وتحتوي اتفاقية النقل متعدد الوسائط نظام محدد للمسؤولية مع المحافظة على درجة معقولة من المرونة، وأهم من ذلك أنه أمكن استخدام بوليصة شحن واحدة لعملية نقل متعدد الوسائط.

وتعرف وثيقة النقل متعدد الوسائط بأنها:" وثيقة تثبت عقد فردي "Sub contract" لنقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل على الأقل والتي يمكن استبدالها بالرسائل المعلوماتية الإلكترونية (Electronic Data Interchange Messages) ضمن ما يسمح به القانون ويمكن أن تكون هذه الوثيقة (١) :

أ- صدرت بصورة قابلة للتظهير أو التداول In a negotiable form

ب-صدرت بصورة غير قابلة للتظهير أو التداول In a non-negotiable form indicating a named consignee

ونظراً لعدم دخول اتفاقية النقل متعدد الوسائط حيز التنفيذ على مستوى الحكومات، فقد قام القطاع الخاص بوضع قواعده الخاصة والتي تعرف بقواعد الاونكتاد/ غرفة التجارة الدولية . وقد حازت هذه القواعد على اعتراف عالمي واسع لدرجة أنها أصبحت مرجعاً في الكثير من وثائق النقل العالمية مثل بوليصة الشحن للنقل الجوي المشترك (FIATA Combined Transport Bill of Lading) وبوليصة الشحن المعتمدة من مجلس الملاحة العالمي (BIMCO / INSA COMBIDOC) . ومن الجدير بالذكر أن هذه القواعد والتي بدأ استعمالها منذ عام ١٩٩٢ تغطي جزءاً من المحتويات المتعارف عليها من عقد النقل بالوسائط المتعددة . وعلى ذلك، فان مشغل النقل متعدد الوسائط يحتاج لإضافة بعض الفقرات عند الاعتماد على هذه القواعد وذلك لتغطية ظروفه الخاصة والتي قد تشمل: التستيف الاختياري، الرهونات، العورية العامة، القوانين التي تحكم الاتفاقية، الفقرة الخاصة بالتصادم والمعروفة بـ (Both-to-blame collision)، وغيرها.

1- UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Document

٧-٩ مسؤولية المشغل

يعتبر مشغل النقل متعدد الوسائط مسؤولاً عن كامل الرحلة طوال الفترة التي تكــون فيها البضائع تحت مسئوليته بغض النظر عن الجهة التي تقوم فعلياً بالنقل. أي مــن اللحظــة والنقطة التي يستلم فيها البضائع وحتى اللحظة والنقطة التي يتم فيها تســليم البضائع.

وبناءاً على ذلك، فان الناقل متعدد الوسائط يعتبر مسؤولاً عن كامل عملية النقل بغض النظر عــن مكــان فقدان، ضرر أو تأخير البضائع وكذلك بغض النظر عن الجهــة المتسببة في ذلك (وفي حالة التأخير فان الناقل متعدد الوسائط يعتبر مسؤولاً إذا قــام الشاحن بإعلام الناقل بذلك ووافق الناقل على ذلك) ويتضح من ذلك، إن الشــاحن لا يحتاج لملاحقة كل ناقل والذي قد لا يعرفه الشاحن ، ولكن بكل بساطة يقدم مطالباتــه للناقل الرئيسي، ويعتبر ذلك من أهم المزايا لاتفاقية النقل متعدد الوسائط مقارنة بنظــام الشبكة، حيث تعطي الاتفاقية الكثير من الحماية للشاحنين.

٧-١٠ تطور دور الموانئ البحرية

من المعروف إن تبادل التجارة لا يمكن أن يتم بين أي دولتين بدون وجــود وســائط النقل الملائمة، كما أن هذه التجارة لا بد أن تتم من خلال نقاط يتم خلالها استلام و/أو تسليم البضائع و/أو المسافرين. وقد أصبحت مع مرور الزمن من أهم العوامل فــي سلسلة النقل العالمي ، لا سيما أن النسبة الأكبر كما هو معروف من تجارة العالم يتــم عن طريق البحر.

ويعرف دور الميناء بأنه دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي يعمــل فيــها، فالــموانئ تتطــور تبعاً لحاجات التجارة التي تخدمها. وتعمل الموانئ حالياً ضمن

منظومة معقدة اكثر من قبل، فالتوجه نحو نقل البضائع بالحاويات تطلب التحول من الطرق التقليدية في مناولة البضائع إلى طرق أخرى أكثر كفاءة وملائمة لمناولة سفن الحاويات.

وقد رافق نقل البضائع بالحاويات تطور تكنولوجي في الموانئ، تركز في معدات مناولة البضائع والأرصفة المتخصصة ، مما تطلب قيام تطور آخر تركز في النواحي التنظيمية للنقل الدولي والموانئ، وكذلك في استراتيجيات السوق والدور الأكبر للموانئ في توزيع البضائع . بالإضافة إلى ذلك فإن التحول نحو نقل البضائع بالحاويات قد فتح المجال لأخذ الاعتبارات الجغرافية للموانئ بأهمية أكثر، لا سيما من حيث خدمتها بطرق نقل برية ملائمة، وكذلك مواقع بعض الأرصفة في بعض الحالات.

أما بالنسبة لمعدات مناولة البضائع، فقد كان الهدف الرئيسي من نقل البضائع بالحاويات هو زيادة معدل مناولة البضائع حيث أن متوسط حجم البضائع التي يتم مناولتها بالحاويات أكبر مقارنة بمناولة البضائع التقليدية بدون الحاويات، وذلك بسبب زيادة سرعة مناولة البضائع بين السفينة والرصيف، مما نجم عنه تخفيض في مدة رحلة السفن كما ذكر سابقاً.

وقد شهدت فترة الستينات والسبعينات في أمريكا وأوروبا والشرق الأقصى فترة بناء رئيسية في الموانئ،وذلك باستبدال معدات المناولة التقليدية بروافع جسرية عملاقة ذات سرعات عالية ، وكذلك الروافع الأخرى من كافة الأنواع. كما تم تصميم واستخدام سفن الحاويات العملاقة ، وكذلك استخدام أنظمة الحاسوب ، مما أدى إلى رفع كفاءة الموانئ بدرجة كبيرة. وقد نقلت هذه التطورات الموانئ من حالة العمالة المكثفة (Labour Intensive) إلى حالة رأس المال المكثف (Capital Intensive)، كما

ساهمت بشكل كبير في تخفيض حالات الازدحام (Congestion) التي كـــانت تعـــاني منها معظم الموانئ [١].

ونظراً لضخامة حجم الاستثمارات اللازمة لبناء وتشغيل رصيف حاويات متخصـــص مثلاً، فإنه من الطبيعي أن ينعكس ذلك على درجة عالية من الكفاءة والاستخدام لـــهذه الأرصفة لزيادة حجم البضائع التي يتم مناولتها . وبهذا الخصوص فانه من الجديـــر بالملاحظة انه بالرغم من زيادة كفاءة مناولة البضائع وهو هدف اقتصـــادي، الا انـــه يمكن القول إن فائضا فعليا قد تحقق في إمكانية مناولة البضائع (Over Capacity) في بعض موانئ الدول النامية، ويعزى ذلك بصورة رئيسية إلى التقدم التكنولوجـــي فـــي هذه الموانئ [٢].

ومن ناحية تنظيمية، فلا بد أن تتماشى أنظمـــة الموانـــئ المختلفـــة مـــع التغـــيرات التكنولوجية المتطورة باستمرار، وكذلك عليها أن تعيد تقييم طرق تشغيلها وإدارتـــها بصورة دورية بما يتلائم مع دور المشاركة المتنامي ضمـــن نظـــام النقـــل الشـــامل والمتكامل.

وقد غيرت بعض التطورات في النقل من البيئة التنافسية للموانئ فشملت مزيـــداً مـــن التعاون بين مختلف وسائط النقل، ومزيدا من اهتمام كل واسطة من النقـــل بالوســـائط الأخرى، ونتيجة لذلك، فقد تركز مزيد من الاهتمام على بعض القضايـــا اللوجيســـتية والتنظيمية مثل اهتمام الموانئ بالنقل البري، استحداث خطط تسويقية جديدة للموانئ ، تـــوفير نولونـــات للنقل متعدد الوسائط، ممارسة مزيد من السيطرة على البضائع

1- Hoyle, B.S. and Chichester, D.Hilling, 1990, Seaport Systems and Spatial Change, John Willy & Sons.

2- Hayuth, Yehuda, 1987, International; Concept and Practice, Lloyd's of London Press Ltd.

ووثائقها، استخدام أنظمة الكمبيوتر ونظم معلومات فعالة.

لقد فرض النقل متعدد الوسائط على الموانئ أن تركـــز فعالياتـــها علـــى المســـؤولية الوظيفية (Functional Responsibilities) أبعد من تلك الخاصـــة بأعمـــال الموانـــئ التقليدية فكان على الموانئ أن تلعب دوراً أكثر اتساعاً كحلقة اتصال مركزية ضمـــن سلسلة النقل الكلية.

٧-١١ الاعتبارات الجغرافية لتطور الموانئ

إن عملية مناولة الحاويات تحتاج إلى مساحات واسعة ، فعملية التحسين في إمكانيـــات مناولة البضائع باستخدام الروافع الجسرية أثرت على النسبة بيـــن طـــول الرصيـــف والمساحة اللازمة لمناولة الحاويات، من ناحية اخرى تبرز الحاجة أحيانـــاً لتحســـين المداخل المختلفة لشبكات الطرق المختلفة, وكذلك زيادة العمق أو الامتـــداد الممكـــن تصل إليه الحاويات داخل المدن المختلفة ، وأيضا بناء محطـــات الشـــحن المختلفـــة (Containers Load Stations) ، وما لم تتمكن الموانئ من تلبية هذه الحاجات فإنهـــا قد تكون مضطرة لتغيير مواقع بعض الأرصفة وربما إلغاء بعضها الآخر.

كما أن التوسع في الموانئ قد لا يكون ممكناً إذا كان الميناء محاطاً بمناطق مأهولـــة بالسكان أو مخصصة لاستعمالات تختلف عن استعمالات الميناء، كذلك الحـــال فـــي الحالات التي يكون فيها استهلاك الأراضي المجاورة للميناء غير ممكن نظراً لارتفـــاع سعرها ، الأمر الذي قد يعني ضرورة تغيير موقع الميناء، بما في ذلك التمدد داخـــل مياه البحر وتزويد الموقع الجديد بالإمكانيات التي قد يحتاجها.

ومن ناحية لوجستية، فعند التوجه نحو نقل البضائع بالحاويات فان الحاويات نفسها قـــد وفرت حيزاً مؤقتاً للتخزين، الأمر الذي قلص من الحاجة إلى مستودعات للتخزين في

الموانئ ، باستثناء محطات تعبئة الحاويات بالبضائع. وقـــد نجـــم عـــن ذلـــك نقـــل مستودعات التخزين الكبيرة بعيداً عن الموانئ، وما صاحب ذلك من نقـــل للنشـــاطات التجارية والتصنيعية إلى المناطق المأهولة بالسكان . وقد ترتب على ذلك الاســـتغناء عن العديد من مستودعات التخزين التي كانت تجاور أرصفة البضائع العامة، كما تـــم الاستغناء عن بعض الخدمات المصاحبة لذلك مثل التغليف، التكييس، الوزن، القيـــاس، والمعاينة وغيرها.

٧-١٢ الوضع التنافسي للموانئ

لقد أضافت حركة البضائع بالحاويات بعداً جديداً للتنافس بين الموانئ. فتقليدياً، كـــانت الموانئ تتنافس على مستوى داخلي ضمن الإقليم الواحد، بحيث يخدم الميناء المنطقـــة المجاورة له، دون أن يلعب أي دور في النقل البري. ويعتمد الميناء إلى درجة كبـــيرة على اعتياد الزبائن على استخدام طـــرق معينـــة مرتبطـــة بمســـتودعات التخزيـــن والترتيبات الأخرى على هذا الأساس.

ولكن باستخدام النقل متعدد الوسائط وببوليصة شحن واحدة، حيـــث أصبـــح المشـــغل متعدد وسائط النقل مسؤولاً عن اختيار الخط الذي يريد لنقل البضائع من نقطـــة إلـــى أخرى ، فقد اصبح من غير المهم بالنسبة للشاحن اسم المينـــــاء الـــذي ســـيتم نقـــل البضائع منه أو له، ما دام يمكن إيصالها للنقطة النهائية التي يريد وبســـــرعة ووقـــت مناسبين.

وبناء عليه، فقد أصبح التنافس بين الموانئ في حقبة النقل متعدد الوسائط على مستوى إقليمي، حيث تمتاز الموانئ ذات المنافذ على نظام النقـــل الـــبري الداخلـــي وللـــدول المجاورة بميزة رئيسية تضاف إلى نوعية الخدمات التي تقدمها هذه الموانئ. ويعتبر

قرب الميناء من خط الابحار الرئيسي للسفن من أهم العناصر الرئيسية لاختياره كميناء محوري وذلك بالاضافة لتوفر المواصفات المادية من اعماق وارصفة متخصصة ومعدات حديثة.

كما تعتبر الموانئ المتصلة بخدمات السكك الحديدية ذات ميزة نسبية في خدمات النقل متعدد الوسائط، حيث يؤخذ بعين الاعتبار المسافة بين رصيف الحاويات ونقطة النقل بالسكك الحديدية وذلك عند المقارنة بين الموانئ المتنافسة.

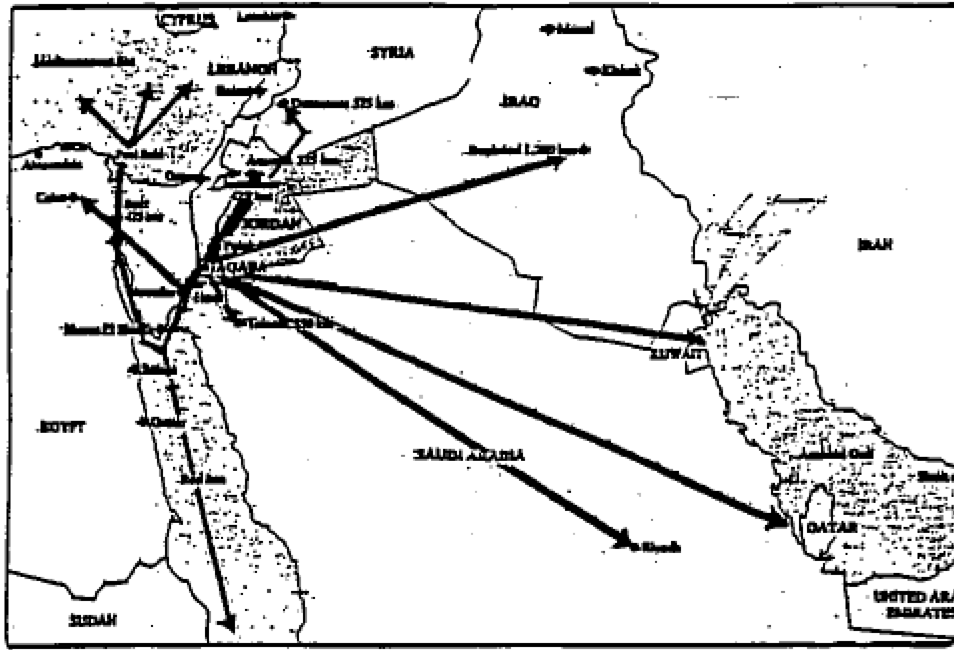
ومما لا شك فيه أن الموانئ ذات المداخل المتعددة على شبكة الطرق البرية الداخلية المجاورة لهذه الموانئ تقدم خدمة اكبر لهذه المناطق وتستطيع المنافسة بقبول أسعار منافسة للموانئ التي لا تتمتع بهذه الميزة.

ومن الجدير بالذكر أن الموانئ التي تمتع بميزات تنافسية كما ذكر سابقا، تتعاون فيما بينها وذلك لتحسين موقعها ضمن المنطقة لمنافسة موانئ أخرى.

إن البيئة التنافسية التي خلقها النقل متعدد الوسائط بين الموانئ المختلفة، قد أثار موضوعاً مهماً هو موضوع أنظمة المعلومات والاتصالات فمفهوم النقل متعدد الوسائط لا يقتصر على مناولة البضائع فقط، وإنما يتعدى ذلك ليشمل متابعة الحاويات خلال مساراتها المختلفة وكذلك التخليص عليها بسرعة وكفاءة عاليتين .

٧-١٣ موقع العقبة الجغرافي

كما ذكر سابقاً، يتميز الأردن بموقعه الجغرافي المتوسط بين المشرق العربي والمغرب العربي وكذلك بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ويوضح الشكل (٧-١٠) موقع ميناء العقبة المتوسط في منطقة الشرق الاوسط.



شكل رقم (٧-١٠) موقع العقبة الجغرافي في الشرق الاوسط

وبانتظار رفع الحظر الدولي على البضائع المتجهة إلى العراق، فقد أجريت بعض الدراسات المتعلقة بتحويل العقبة إلى **منطقة حرة** واقامة أنشطة مختلفة فيها ، سواء صناعية، أو سياحية. وقد تم إعلان العقبة **منطقة اقتصادية خاصة** يوم الخميس ٢٠/٤/٢٠٠٠ ليبدأ تنفيذ ذلك اعتباراً من ١/١/٢٠٠١.

٧-١٤ المناطق الاقتصادية الحرة

وتعرف المناطق الحرة بأنها المناطق التي تخزن بها البضائع ويتم تداولها وتصنيعها دون فرض جمارك أو ضرائب محلية [١] . وتقع في العادة خارج النطاق المكاني والنوعي للتشريعات الضرائبية جزئياً أو كلياً وكذلك قوانين النقد وبعض القوانين الاقتصادية. ويسمح هذا النظام باستيراد المواد الخام والمكونات اللازمة لعمليات التجميع والتصنيع والتغليف ونصف التصنيع من أجل إعادة تصديرها دون تحميلها بأي ضرائب أو جمارك.

١-عبد المنصف، أحمد،١٩٩٧، استراتيجيات تطوير الموانئ، الندوة الدولية الثالثة عشر للموانئ، معهد تدريب الموانئ بالاشتراك مع ميناء روتردام ٢٣-٢٥ فبراير ١٩٩٧ ، شيراتون المنتزه، الاسكندرية

إن المنطق الاقتصادي في تخصيص منطقة ما من ارض الدولة بمعاملـــة اقتصاديـــة خاصة كأداة للسياسة التنموية يستند الى واحد أو أكثر من أسباب ثلاثة[1]:-

أ- السبب المتعلق بالعدالة الاجتماعية في توزيع الدخل والـثروة، ويتلخـص فـي اعتبار ان نمط التراكم التنموي في البلاد لأسباب تاريخية أو غيرهـا لـم يصـل بثمرات التنمية الى مناطق معينة من البلاد ولم يتح لسكان هذه المناطق المشـاركة الكافية في التقدم الاقتصادي للبلاد ككل، فبقيت دخولهم متدنيـة عـن المتوسـط الوطني واستمرت معدلات الفقر لديهم أعلى منها في أرجاء اخرى مـن البـلاد، ونشأت من ذلك الحاجة الى تخصيص هذه المناطق بنصيب أكبر من الاسـتثمارات التنموية الحكومية وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار فيها بواسـطة حوافـز مثل الاعفاءات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية.

ب- السبب المتعلق أساساً بحسن التخطيط الاقليمي(الجغرافي الجـهوي) للنشـاط الاقتصادي على أرض الوطن، للتأكد من أن التوزيع الاقليمي للنشاط الاقتصـادي في مرحلة زمنية معينة يمثل الاستغلال الافضل للامكانيات والـثروات الطبيعيـة كما هي موزعة على الوطن بحيث يصار الى تصحيح الاختلالات التي تكون قـد أصابت ذلك التوزيع نتيجة ظروف التراكم الاستثماري التاريخية، اذ من المحتمـل ان تلك الظروف قد خلقت اقاليم او جهات معينة من ارض الوطن دون اسـتغلال كاف لامكانياتها ومواردها بسبب النقص في البنيات الاساسية الضروريـة. فـي مثل هذه الحالة يلجأ التخطيط الاقتصادي في بعده الاقليمي الى استهداف الاقليم أو الاقاليم المحرومة او الاقل حظاً بنصيب كبير نسبياً من استثمارات القطاع العـام في البنيات الاساسية وبتسهيلات وحوافـز خاصـة للمسـتثمرين مـن القطـاع الخاص(مثل الاعفاءات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية) وذلك بأمل ان يصبح

١-كنعان،طاهر،منطقة العقبة الاقتصادية،جريدة الرأي الاردنية،٢٠٠٠/٧/٣٠،العدد ١٠٩١٧

ذلك الاقليم موقعا للاستقطاب التنموي جاذباً للاستثمار المباشر ومحركاً للنشاط الانتاجي ومولداً لفرص العمل بوتيرة تمكنه من اجتذاب القوة العاملة من مناطق التركيز الحضري المغالي ، ويساعد بذلك على تقليل ازدحامها وتخفيف العبء السكاني على مواردها المائية ومرافقها الاخرى.

ج- السبب المتعلق بتحول السياسة التنموية الى تشجيع النشاط الانتاجي المعتمد على تطوير المزايا التنافسية للاقتصاد الوطني حتى يتمكن من التصدير الناجح الى الاسواق الخارجية وذلك بواسطة تعيين موقع جغرافي خارج النطاق الجمركي يخصص للنشاطات التصديرية ويتاح فيه دخول مدخلات الانتاج وخروج المنتجات دون تعرضها لعقبات المعاملات الجمركية وغيرها من الاعباء الادارية. وتعرف المنطقة المخصصة لهذا الغرض في هذه الحالة بمنطقة تجارة حرة (Free Trade Zone) أو منطقة لمعالجة وتصنيع الصادرات (Export Processing Zone).

ومن قبيل هذه المنطقة الاخيرة المواقع التي انشئت في انحاء من الاردن مؤخراً باسم المناطق الصناعية المؤهلة (Qualified Industrial Zones (QIZs)) والتي يتاح فيها اقامة صناعات تصديرية مرخصة لدخول اسواق الولايات المتحدة بشروط مماثلة لتلك التي تدخل بها البضائع الاسرائيلية المستفيدة من مزايا اتفاقية التجارة الحرة بين امريكا واسرائيل ،وأغلب الظن ان التحديد الجغرافي لهذه المناطق هدفه الالتفاف على الالتزامات الاميركية تجاه اتفاقيات منظمة التجارة العالمية والتي لا تستطيع الولايات المتحدة بموجبها ان تعطي الصادرات من الاردن مزايا تزيد على المزايا المعطاة للدول الاخرى الاعضاء في المنظمة بموجب مبدأ الدولة الأحق بالرعاية، الا اذا كان الاردن منخرطاً في منطقة تجارة حرة مع الولايات المتحدة الامريكية، فإذا ما تحققت مشاركة الاردن في منطقة تجارة حرة مع الولايات المتحدة

الامريكية كما هي رغبة الاردنية موضوع المفاوضات الراهنة انتفت الحاجة الى تخصيص مواقع بعينها للنشاط التصديري الى الولايات المتحدة الاميركية.

ان في الخلفية الفكرية لمشروع تحويل العقبة الى منطقة اقتصادية خاصة مزيج من المبررات المتقدمة الذكر لتأسيس مركز استقطاب تنموي (A Growth Pole) ومنطقة للنشاط التصديري (من الخدمات السياحية والمالية والخدمات الاخرى والمنتجات الصناعية) Export Processing Zone في آن معا.

٧-١٤-١ أثر المنطقة الاقتصادية الخاصة على سائر الاقتصاد

في تقييم مثل هذا المشروع وتقدير آثاره ونتائجه المتوقعة من وجهة النظر الاقتصادية التحليلية البحته ينبغي التمييز بين حالتين [١]:-

الحالة الاولى: هي التدخل في التوازن التنموي الاقليمي بأدوات الانفاق الاستثماري العام لتطوير البنيات الاساسية في مناطق معينة للغايات متقدمة الذكر.

والحالة الثانية : هي التدخل بأدوات السياسة المالية العامة (الضرائب والجمارك وأسعار خدمات المرافق العامة من مياه وطاقة واتصالات) التي تحدث في المنطقة الاقتصادية الخاصة نسقاً سعرياً مختلفاً عن ارجاء الوطن الاخرى.

ففي الحالة الاولى من المتصور ان يؤدي تركيز الجهد التنموي في منطقة معينة الى آثار ايجابية على الاداء الاقتصادي في المناطق الاخرى من البلاد من خلال تكوينه سوقاً نشطة للسلع والخدمات المنتجة في تلك المناطق ومن خلال تحويل العاملين فيه لجزء من دخولهم الى تلك المناطق.

١-كنعان،طاهر،منطقة العقبة الاقتصادية،جريدة الرأي الاردنية،٣٠/٧/٢٠٠٠،العدد ١٠٩١٧

أما في الحالة الثانية من الاختلاف في نسق الاسعار العام والانظمة الضريبيـــة بيــن المنطقة الخاصة والارجاء الاخرى يجعل من المحتمل أن بعض الاســـتثمارات التـــي يــنجح موقع التركيز التنموي في اجتذابها كانت لتتجه الى مناطق اخرى من البــــلاد لولا المزايا المستحدثة لمنطقة التركيز التنموي. فمهما كانت الاســـباب فـــي تعييــن منطقة أو مناطق جغرافية لتكون موضوعاً لتدخل من الدولة يعزز امكانياتـــها ويزيــد من فرصها التنموية ، فإن هذا يتنافى ضمنيـــاً مـــع منطـــق التحريـــر الاقتصــــادي والتخاصية الذي يعتبر ان التخصيص الامثل للمـــوارد الاقتصاديـــة والاســـتثمارات الانتاجية هو الذي يتم من خلال آليات العرض والطلب وقوى السوق وآلية الاســـعار العاملة جميعها بحرية في ملعب تنافسي مستو ومتجانس ومبررات الخروج على هـــذا المنطق يجـــب ان تكون واضحة في طبيعة الاختلال الذي يطلـــب تدخـــل السياســـة التنموية لمعالجته.

٧-١٤-٢ اختيار العقبة منطقة اقتصادية خاصة

ان المبادرة باختيار العقبة للمعاملة الاقتصادية الخاصة هو أقرب الى الحالـــة الثانيـــة الموصوفة اعلاه لما تتضمنه من حوافز وتسهيلات تسبغها على النشاطات التي تقـــام فيها استثناء مما هو مطبق على سائر الوطن، ولكـــن دون بيـــان واضـــح لطبيعـــة الاختلال في الهيكل الاقتصادي الوطني الذي تطمح هذه المبادرة الى معالجته فليـــس هناك مثلاً نقص في البنيات الاساسية يراد تعويضه، كذلك لم تأت هذه المبادرة كجزء متكامل من خطة وطنية للتنمية الاقليمية الشاملة للمملكة والارجح ان الامر كله أقـــرب ما يكون الى فعل ايمان (Act of Faith) بأن معوقات النمو المعروفة في المملكة والتي تشمل شح موارد المالية العامة، وضعـــف الاداء فـــي الادارات العامـــة الحكوميـــة ونواقص شتى في البيئة القانونية والقضائية بالاضافة الى معوقات تتصل بالاوضـــاع الاجتماعية تلك المعوقات تبدو أكثر وأعقد من أن تتم معالجتـــها المعالجـــة الوطنيـــة الشاملة في زمن قصير لذلك يمثل مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة محـــاولة

- توفر جميع المستلزمات اللازمة للعملية الانتاجية مثل وسائل النقل والاتصالات والايدي العاملة.
- القدرة التنافسية مع المناطق الأخرى المنافسة.
- وجود تدخل حكومي بادنى مستوى في الانشطة الاقتصادية والتكنولوجي وقوى العرض والطلب والتي تتغير بشكل ديناميكي مستمر.
- ضرورة تراكم رأس المال والمعرفة الفنية والادارة في المنطقة في المدى الطويل.
- تعظيم مشاركة القطاع الخاص والحيلولة دون أن تصبح ادارة المنطقة الاقتصادية الخاصة وكالة مهيمنة تضيق على القطاع الخاص بحالات المبادرة الحرة.
- ضمان المعاملة التفضيلية للصادرات من المنطقة الاقتصادية الخاصة الى الاسواق الاقليمية والعالمية بما في ذلك حل اشكالية معاملة الدولة الاحق بالرعاية وشهادة المنشأ في الاتفاقيات التجارية السارية المفعول بل وتحسين شروط هذه الاتفاقيات.
- التقدم الايجابي في عملية التسوية السلمية.
- الحصول على التمويل والمعونات الفنية اللازمة لمراحل التنفيذ وفي الوقت المناسب.

٧-١٤-٤ المزايا النسبية والتنافسية للعقبة.

إن مسألة تحويل العقبة الى منطقة اقتصادية خاصة هي امتداد لمحاولات قديمة قدم التخطيط للتنمية في الاردن في الخمسينات والستينات [١] . فمنذ تلك الآونة اعتبرت العقبة منطقة زاخرة بالامكانيات التنموية كونها الميناء البحري الوحيد للاردن المتصل بخطوط الملاحة العالمية وكون شاطئها على صغره جميل ونظيف وفي مياهه الكثير مما يجذب السابحين والغاطسين ومنذ تلك الآونة جرى تعريف الامكانيات التنموية في العقبة بأنها تتمثل في الخدمات السياحية من جهة وفي انشاء

١-مرجع سابق

الصناعات التي تسيـ من موقع الميناء للحصول علـــى المدخـلات المســتوردة أو الوصول بالمنتجات الى أسواق التصدير بسهولة وشروط اقتصادية من جهة آخـــرى، وذلك بالاضافة الى نشاط الميناء والنقل والتخزين.

وكانت ادوات السياسة التنموية حينئذ هي الاستثمارات الحكومية في البنيات الاساسـية والتخطيط المكاني لاستعمالات الاراضي. وبسبب ضيق الساحل وصغـــر المســاحة البحرية للخليج كان محور المناظرة في تخصيص استثمارات البنية الاساســية وفـــي نمط التخطيط المكاني يدور حول مسألة المفاضلة بين ان يكون التركيز على تطويـــر التجهيزات المتعلقة بالسياحة أم على التجهيزات المتعلقة بالصناعة وتنشيط الصـادرات السلعية، على اعتبار ان ثمة تعارضاً أساسياً بين متطلبات كل من الخيارين بحيـــث لا بد من التركيز على واحد واستبعاد الآخر.

وفي تحديد المزايا التنافسية للعقبة يشار الى المزايا والمحددات التالية :-

أولاً – المزايا:

- وجود حجم جيد من البنيات التحتية المادية والاجتماعية.
- توفر مرافق الخدمات العامة بأسعار تنافسية.
- توفر الاراضي / العقارات بأسعار رخيصة.
- كون العقبة المدينة التاريخية الوحيدة على شـــواطئ البحـر الاحمـر يعطيها مزايا ثقافية وتاريخية عديدة جاذبة للسياحة.

ثانياً – العوامل المقيدة (Constrains)

- محدودية مساحة الساحل القابلة للاستعمال.
- ضعف امكانية التوافق بين الكائنات الحية والبيئة في الخليج المحـــددة لنـوع ومدى النشاطات الاقتصادية التي يمكن القيام به

- شح المصـ‍ـر المائية.
- اجور العمال ليست اقل ما في الاقليم المجاور، مع صغر حجم القوة العاملـــة المحلية مما يتطلب انتقال العمال من منــاطق الاردن الاخــرى او اســتيراد العمال الاجانب.

وفي محصلة الموازنة بين المزايا والعوائق متقدمة الذكر يستنتج ان منطقـــة العقبـة تستطيع ان تكون جاذبة لمجموعة متنوعة من النشــاطات فــي مجــالات الصناعـة التحويلية والسياحة والخدمات الترفيهية والخدمات الاخرى ولكل من هذه النشــاطات متطلبات مختلفة من تجهيزات البنية التحتية والموارد البشرية التي ينبغي لاســتراتيجة تنمية المنطقة ان توفرها.

وعلى رأس تلك المتطلبات أن يكون نظام الادارة العامة في المنطقة عالي الكفاءة، مـع البساطة والشفافية والخلو من التعقيدات البيروقراطية.

من المتطلبات المهمة كذلك ضرورة التخطيط الدقيق للتوافق بين النشاطات الخدميـــة والسياحية من جهة والنشاطات الصناعة من جهة اخرى حيث ثمــــة احتمــال كبـير للتناقض بين متطلبات كل من نوعي النشاط المذكورين فالخدمات المهنيــــة الرفيعـة والخدمات السياحية تتطلب ظروفاً بيئية عالية المستوى الأمر الــذي يســتوجب ادارة بيئية كفؤة وتخطيطاً دقيقا لاستعمالات الاراضي لا سيما تلك المحاذية للساحل حيـث هناك تعارض شديد بين الاستعمالات المختلفة الممكنة.

ومن المتطلبات المهمة كذلك توفير قاعدة كافية من قوة العمل البشرية المؤهلة وفـــي المدى القصير يســتوجب ذلك عمل ما من شأنه اجتذاب القوة العاملة المـــاهرة مــن عمّــان مع فتح باب الهجرة للعمل غير الماهر من الخارج. أما في المدى المتوسط

فلا بد من اقامة مرعى تربوية ذات مستوى عـــالمي للتعليـــم التكنولوجـــي والمـــهني والحرفي.

وفي تحليل ما تقود اليه هذه الخلفية والمتطلبات المحددة من توجيه لطبيعة النشـــاطات الاقتصادية الملائمة لاستراتيجية تنموية ناجحة فيلاحظ وجود ثلاثة بدائل:-

الأول : ان تكون العقبة مركـــزاً للصناعـــات المتصلـــة بمـــوارد الاردن الطبيعيـــة (الكيماويات الزراعية) والصناعات والنشاطات المتصلـــة بـــالنقل البحـــري، ويستبعد هذا البديل لعدة أســـباب أهمـــها أنـــه لا يـــأخذ بالاعتبـــار المزايـــا والامكانيات الواعدة التي تتمتع بها العقبة في المنظور الطويل الامد.

الثاني: ان تكون السياحة والنشاطات الترفيهية هي النشاطات الغالبة، ويســـتبعد هـــذا البديل بسبب المخاطر المتعلقة بحساسية هذه النشـــاطات لاوضـــاع منطقـــة الشرق الاوسط المتقلبة.

الثالث : ان يكون التوجه نحو التعددية القطاعية للنشاطات التنموية، ويعطى الـــترجيح الاكبر لهذا البديل لكونه يسمح بطيف متنوع من النشاطات فـــي الصناعـــات التحويلية والسياحة والخدمات الترفيهية والخدمات الاخرى ويحقق بذلك تنميـــة متوازنة تقلل من مخاطر الاعتماد على نوع واحد من النشاط وتكون مستجيبة بمرونة لاحتياجات السوق.

ويخلص الى القائمة التالية من النشاطات المتوقعة.

أ- صناعات واشغال ثقيلة:

- الكيماويات الزراعية ، الاجهزة الكهربائية والكهروميكانيكيـــة ، الصناعـــات الهندسية ، المـــعدات الصناعية والقوالـــب والمنتجـــات المعدنيـــة، تجميـــع الشاحنات ، ورش صيانة الطائرات وتحديثها.

- ورش صيانة السفن والمراكب البحرية وتحديثها.

ب-صناعات خفيفة

- الخدمات المصرفية والمالية للعمليات الخارجية (Off shore).
- انتاج انظمة وبرمجيات الحاسوب وخدمات المعلوماتية .
- الخدمات الطبية والعلاجية والمصحات.

جـ- خدمات اخرى

- الفنادق والخدمات السياحية والترفيهية ومراكز التسوق
- الشحن البحري وتناول المشحونات ، النقل البري والتخزين والادارة اللوجيستية للنقل والتخزين.

وتتوفر لدى العقبة المقومات الرئيسية لهذا المشروع، فهي تقع في قلب الشرق الاوسط وفي ممر الطرق البحرية الرئيسية والتي ترتادها شركات النقل البحري العملاقة، كما تعتبر العقبة ميناءاً رئيسياً للعراق حيث يتم استيراد نسبة كبيرة من البضائع العراقية عبر ميناء العقبة كما ذكر سابقاً بالاضافة الى ذلك فان ميناء العقبة يرتبط بشبكة حديثة من الطرق البرية، كما يقع بالقرب من مناجم الفوسفات الاردنية ومصانع شركة البوتاس العربية واللتان تمثلان الصادرات الاردنية الرئيسية.

كما يتوفر في العقبة البنية التحتية اللازمة مثل شبكات الاتصالات الحديثة وخدمات المياه والكهرباء والخدمات الاخرى اللازمة لخدمة النقل البحري والتجارة بصورة عامة.

ومن المتوقع أن يجب هذا التوجه الاستثمارات الأجنبية لاقامة البنية الأساسية اللازمة للتوسع في هذه المنطقة سواء لتحديث أرصفة ومعدات مناولة الميناء وتحديثها باستمرار أو المشاريع الأخرى. وذلك بما يضمن سرعة دوران السفن بالميناء وسرعة تداول البضائع تبعاً للمعدلات العالمية.

ويبدو التوجه الأكثر قبولاً هو التمويل عن طريق البناء والادارة وإعادة التمليك (Build, Operate & Transfer (B.O.T)) حيث يبدو من غير السهل توفير الدعم المباشر من الدول الصناعية سواء عن طريق المنح أو القروض لتمويل هذه المشاريع، وقد يكون التمويل عن طريق (B.O.T) هو خطوة جادة نحو خصخصة الميناء وهو التوجه الذي تنتهجه الحكومة في أنشطة مختلفة. ومن المتوقع ان يساهم كل من القطاع الخاص الاردني وجهات مستثمرة غير اردنية في هذا الاستثمار.

وبهذا الخصوص، فانه قد يكون من الانسب ان يعهد ادارة المنطقة الحرة على الاقل في الفترة الاولى من عملها الى شركات عالمية ذات خبرة سابقة في هذا المجال، بحيث تتولى هذه الشركة أو مجموع الشركات عمليات التسويق والتخطيط والتنفيذ لانشطة المنطقة، بما يحقق الاهداف المرجوة.

وتتكون الشركات من ادارة الموانئ من شركات تشغيل محطة الحاويات أو هيئات الموانئ مثل هيئة ميناء دبي أو من الشركات الملاحية

ومع توقيع اتفاقية السلام بين الاردن واسرائيل، طغت بعض المخاوف من منافسة بعض موانئ البحر الابيض المتوسط الاسرائيلية، لميناء العقبة الاردني، الا أن هذه المخاوف يمكن توقع تبددها لعدة أسباب أهمها :-

أ- انخفاض أجور ـولة البضائع في العقبة مقارنة بـأجور المناولـة فـي الموانـئ الاسرائيلية.

ب-توفر معدات مناولة بضائع اكثر تطوراً في ميناء العقبة.

ج-صعوبة الاجراءات الجمركية الاسرائيلية مما يؤدي الى تأخير مرور البضائع الـى نقطة تسليمها النهائية.

د- ارتفاع انتاجية (Productivity) ميناء العقبة في مناولة الحاويات.

هـ-عدم توفر البنية التحتية اللازمة للنقل البري من اسرائيل الـى الاردن والـدول المجاورة.

و-عدم رغبة المصالح التجارية المختلفة سواء داخل الاردن أو في الخارج لاستخدام الموانئ الاسرائيلية كموانئ بديلة لميناء العقبة، وقد يكون ذلك لاسباب نفسـية، ولا يتوقع ان تتلاشى هذه المشاعر خلال فترة قصيرة نسبياً.

وبناء على ذلك فانه ليس من المتوقع ان يفقد ميناء العقبة مركزه المهم كميناء يخـدم الاردن والدول العربية المحيطة، لا سيما العراق. الا أنه من الجدير بالذكر ان ميناء العقبة يحتاج لعملية تسويق وترويج دائمين يحافظ من خلالها على مركزه بـل يمكـن من خلال ذلك منافسة بعض موانئ البحر الاحمر الاخرى، لا سـيما مينـاء جـده ، المنافس الرئيسي لميناء العقبة في البحر الاحمر الـذي يعتـبر حاليـاً نقطـة تبـادل للحاويات لمعظم موانئ البحر الاحمر، ومن الضروري ان تشـتمل خطـط تسـويق الموانئ على عناصر الجذب المختلفة سواء المتعلقة بانخفـاض تكـاليف الميناء أو مناولة البضائع أو نوعية الخدمة المقدمة ، لا سيما تلـك المتعلقـة بانخفـاض حجـم الاضرار أو الفقد الذي قد تتعرض لها البضائع خلال مناولتها او تخزينها في الميناء. آخذين بعين الاعتبار ان ميناء جده يقع على خط الملاحة الرئيسي في البحر الاحمـر، بينما يتطلب التوجه نحو ميناء العقبة الانحراف وبالتالي التأخير لمدة لا تقل عـن ٣٦ ساعة.

ومما لا شك فيه ان استخدام المزيد من التكنولوجيا سواء في عمليات المناولة أو التخزين أو المراقبة أو وسائل الاتصالات، سوف تساعد بشكل كبير على اعطاء ميناء العقبة ميزة نسبية على موانئ البحر الاحمر المجاورة والموانئ الاسرائيلية المطلة على البحر الابيض المتوسط.

٧-١٥ تطبيق النقل متعدد الوسائط في الاردن

بالنظر الى كل من البنية التحتية والفوقية المتوفرة في ميناء العقبة، حجم ونوع التجارة الاردنية من صادرات وواردات، إنتاجية ميناء العقبة الاردني وموقعه الجغرافي، توفر شبكة الطرق والسكك الحديدية اللازمة، ووجود شركات النقل البحري المتخصصة سواء بالتملك أو الادارة او العمليات البحرية فإنه يمكن القول بتوفر العوامل اللازمة لتطبيق نظام للنقل المتعدد الوسائط في الاردن، سواء من حيث توفر الطاقة اللازمة والملائمة لحجم البضائع التي يتم او يتوقع تداولها ، توفر خامات تخزينية مناسبة أو غيرها.

وبالرغم من استخدام النقل متعدد الوسائط في الاردن بصورة أو بأخرى منذ فترة ليست قصيرة، إلا أن خدمة النقل **من الباب الى الباب** باستخدام واسطتين أو أكثر من وسائط النقل وباستخدام بوليصة شحن واحدة، لا يزال غير مطبق، وعليه فان تطبيق هذا النظام سوق يعطي الاردن ميزة اقتصادية اكبر على الدول المجاورة وذلك من خلال :-

أ- الموقع الجغرافي المتميز لميناء العقبة في قلب منطقة الشرق الاوسط.

ب-ارتفاع كفاءة ميناء العقبة في مناولة البضائع.

ج-ارتفاع حجم بضائع الترانزيت العابرة من خلال ميناء العقبة .

د- توفر اسطول كبير من الشاحنات العاملة على الطرق البرية.

هـ-توفر الطرق الرئيسية المعبدة والتي تربط الاردن بالدول المجاورة.

و-توفر المناخ السياسي المستقر، لاسيما مع حلول السلام على منطقة الشرق الاوسط.

الا انه من الضروري استخدام الحاسبات الآلية في تبادل البيانات الخاصة بوثائق النقل البحري، كما انه من الضروري التركيز ايضا بصورة أوسع على تدريب العاملين بالميناء وفقا للاتفاقيات الدولية الخاصة بمعايير التدريب.

ولتطبيق عملية النقل متعدد الوسائط على مستوى اقليمي، فقد يكون من الضروري ارساء اسس للتعاون بين ميناء العقبة وميناء اللاذقية في سوريا، بحيث يخدم العقبة التجارة السورية واللبنانية القادمة من الشرق الاقصى ويخدم ميناء اللاذقية التجارة الاردنية وربما العراقية للبضائع القادمة من اوروبا وأمريكا، ويترتب على ذلك بناء **جسر بري** بين الميناءين مما يوفر رسوم قناة السويس والتي تشكل نسبة مهمة من تكاليف نقل البضائع التي تمر من خلال قناة السويس. كما أن هذا التعاون، يعتبر بديلاً لاستخدام أي من الموانئ الاسرائيلية لخدمة التجارة الاردنية والعربية بشكل عام.

أما بالنسبة لأسعار النقل متعدد الوسائط فهي تتشكل من:-

أ- سعر النقل البري من نقطة الاستلام.

ب- سعر النقل البحري.

ج- سعر النقل البري الى نقطة التسليم .

وتعتمد الاهمية النسبية لكل جزء من النقل البري أو البحري حسب مدة هذا الجزء، فبالنسبة للبضائع المنقولة من اوروبا الى الشرق الاقصى مثلا تشكل اجرة الرحلة البحرية الجزء الاكبر من الكلفة الاجمالية للنقل المتعدد الوسائط (١).

---

(1) Khalf, Ayed, 1993, Pricing in Liner Shipping, M.Sc. Thesis, World Maritime University, Unpublished

ولتطبيق نظام فعال من النقل متعدد الوسائط، فانه يلقى على عاتق الشركات البحرية والبرية الاردنية مسؤولية توفير الوسائط المتمثلة بالسفن والشاحنات، والعنصر البشري المدرب ونظام **لوجستي فعال**. ويمكن من خلال ذلك توفير رحلات سريعة ومتعددة الوسائط ومناولة اقل للبضائع، مما يقلل من حجم الاضرار المتوقع للبضائع التي يتم تداولها. ومما هو جدير بالذكر أنه عند النقل بوسائط نقل متعددة، فانه لا بد من توفير الغطاء التأميني الملائم لهذا النوع من النقل بحيث يغطي هذا التأمين كافة مراحل النقل (Through Transport Cover). وبصورة عامة فانه ينتظر ان يوفر السوق الاردني خدمة النقل متعدد الوسائط بحيث توفر هذه الخدمة:-

أ- امكانية الاعتماد عليها (Reliability).
ب- خدمة التوصيل لنقاط متعددة.
ج- المرونة. (Flexibility)

وهذا يتطلب كما ذكر سابقاً ادارة فعالة للوجيستيات. كما انه من الضروري ايضا ان يتم تعديل التشريعات الاردنية بما يتلائم مع تطبيق النقل متعدد الوسائط، حيث يغطي قانون التجارة الاردني لعام ١٩٧٢ قطاع النقل البحري فقط ولا يتطرق الى النقل متعدد الوسائط . ويحتاج هذا النشاط لتشريعات خاصة يمكن تسميتها قانون النقل متعدد الوسائط بحيث يأخذ بعين الاعتبار الاتفاقيات الدولية الخاصة بذلك.

٧-١٦ مستقبل صناعة النقل البحري

مما لا شك فيه ان صناعة النقل البحري قد تغيرت بصورة جذرية واصبحت صناعة تكاد تكون جديدة في مفهومها وتطبيقاتها ومما لا شك فيه ايضا ان هذه الصناعة لا تزال تواجه المزيد من التغيرات اللازمة لموائمة حاجات التجارة المتغيرة أيضا.

فلا يزال ملاك السفن من الدول المتقدمة يتوجهون بعيداً عن دولهم والتي تتميز بارتفاع أسعارها الى الدول الاقل تقدماً والأقل كلفة لتسجيل سفنهم وهو ما يعرف بتسجيل السفن في اعلام المصلحة او الملائمة (Flag of Convenience) كما ان التوجه نحو استخدام طواقم السفن من الدول المنخفضة الكلفة نسبياً يعتبر دلالة واضحة في توجهات هذه الصناعة المستقبلية. فما ان ترتفع كلفة الطواقم البحرية في دولة معينة حتى تتوجه الانظار نحو طواقم الدول الاخرى التي تليها في الكلفة، وسوف يساعد على استمرار هذا الوجه ، ثورة الاتصالات والانترنت والتي تمكن مالك السفن من البحث عن وكالات توظيف البحارة وشروط تسجيل السفن في الدولة المختلفة خلال فترات زمنية قصيرة.

وقد تطورت صناعة النقل البحري بحيث اصبح الربط بين ملكية السفن وادارتها شيئاً من الماضي، فاصبح الفصل بين هذه الانشطة يشكل احدى اهم خواص صناعة النقل البحري الحديث. ومن المتوقع ان تحافظ اوروبا الغربية على مكان الصدارة لمراكز التمويل والادارة في الغرب، وكل من هونج كونج وسنغافورة في الشرق.

كما يتوقع ان تستمر صناعة النقل البحري بمواجهة التقلبات الدورية (Cycles) التي يواجهها العالم بصورة عامة . كما تتميز الحقبة القادمة لهذه الصناعة بتخصص اكبر لمدراء هذه الشركات سواء كانوا ملاكها أم لا. فليس من المتوقع كما ذكر أعلاه ، احتكار ملاك السفن لادارة شركات النقل البحري لمجرد أنهم الملاك ، بل ينبغي إما ادارة الشركات من قبل اشخاص مؤهلين منفصلين عن الملاك أو تأهيل الملاك لادارة هذه الصناعة المتخصصة .

وهذا يتطلب تأهيل الادارات في مختلف فروع النقل البحري، سواء كانت الادارة البحرية، أو الموانئ أو اللوجستيات وحماية البيئة بالاضافة الى الاستخدامات الواسعة

لاجهزة وانظمة الحسوب واجهزة الانترنت والاتصالات الاخرى. وعليه فليس من المتوقع ان تتطلب ادارة الشركات البحرية العمل على السفن كضرورة للنجاح في مثل هذه الوظائف كما هو الحال في الوقت الحاضر.

أما بالنسبة لطواقم السفن، فقد اشارت دراسة قام بها معهد بريمين لاقتصاديات النقل البحري واللوجيستيات عام ١٩٩٥، الى انه يلزم حوالي ١٢٠ شخصاً كطواقم لثمان سفن حاويات تعمل بين اوروبا وآسيا بينما قبل ثلاثين عاما كانت الحاجة تبلغ ٤٠٠٠ شخصاً كطواقم لمائة سفينة بضائع تقليدية لنقل نفس كمية البضائع التي تنقلها سفن الحاويات الثمانية. ويعود السبب في ذلك الى التطور الذي حصل على سرعة السفن، حمولتها والاستخدام الاوسع للتكنولوجيا على ظهر السفن وفي الموانئ المختلفة [(١)]. وليس من المتوقع في المستقبل القريب ان يتم تشغيل بواخر بدون طواقم ولذلك فلا بد من التركيز على تعليم وتدريب الطواقم البحرية.

٧-١٧ الأثر التكنولوجي على صناعة النقل البحري

شهدت صناعة النقل البحري تطورات هائلة في التكنولوجيا البحرية كما دخل نظام ادارة السلامة البحرية (ISM CODE) حيز التنفيذ. الا أنه يتوقع استمرار حصول حوادث بحرية، بالرغم من الاهتمام العالمي الذي يركز على تصميم وصناعة وتشغيل السفن بما في ذلك وسائط السلامة ومنع التلوث.

بالاضافة الى ذلك، فإن استخدام الانترنت واجهزة الحاسوب قد ساهم في تقدم هذه الصناعة، فمن أهم هذه الاستخدامات المتوقعة هو بوالص الشحن الالكترونية (Electronic Bills of Lading) والتي من المتوقع زيادة قبولها واستعمالها على المستوى الدولي. كما أنه من المتوقع ان ترتبط انظمة الادارة في سلسلة النقل

1- Lloyds Shipping Economist, Vol. 22, March,2000.

المتعـــددة بعضـــها البعـض، الأمـــر الـــذي يقـــلل مـــن العمـل الروتيـــني الـورقي (Paper work).

٧-١٨ النقل البحري واللوجستيات

تعتبر اللوجيستيات المحلية وسيلة لاختيار بعض المواد المنظورة مثل المـــواد الخـام، شبه المصنعة، والمصنعة جزئياً والمواد المصنعة كلياً، وذلك من نقطة تزويدها وحتى تسليمها للمستهلك النهائي ، وتساعد المعلومات المستمرة في الاختيار الأمثـل للمـواد مما يساهم في تخفيض كلفتها وكذلك رفع مستوى الخدمة، أمـــا عنـد النظـر الـى اللوجيستيات الدولية فإننا نجد أن الوضع يختلف عن ذلك، حيث تتطلب مزيـــداً مـن التعاون بين كافة الجهات ذات العلاقة الى درجة قد تتلاشى فيها الحواجز.

ومما لا شك فيه ان الحواجز تتلاشى بين النقل البحري واللوجستيات، وكل ما يظـــهر من حواجز هي مزيفة وليست طبيعية وأساسها أنه كانت شركات النقل البحري تقـــوم بنقل البضائع من ميناء الى ميناء آخر، وترك طرف آخـــر للقيـام بعمليـات النقـل البحري. أما حالياً، فتقوم شركات الخطوط المنتظمة بتهيئة نفسها لتقديم اللوجســتيات اللازمة لتقديم خدمة من الباب – الى الباب، وبالتالي فـــهي تقـوم بتشـغيل السـفن وخدمات النقل البري على الطرق وكذلك بالسكك الحديدية. كمـا أننـا نجـد حاليـاً شركات النقل التي تقدم خدمات تشمل قيمة مضافـــة (Value added services) ممـا حدى بشركات النقل الآن أن تعيد تقييم الخدمات المتعددة التي تقدمها بحيث تتوسع فـي الخدمات التي تحقق عائداً أكبر لمساهمي هذه الشركات.

ومن المتوقع أن تزداد حدة المنافسة بين المؤسسات التي تقدم الخدمـــات اللوجيســتية (Logistic Suppliers) وستكون سلسلة الامداد في المستقبل أكثر عولمة وأكثر تركـيزاً وأكـثر اندمـاجاً. حيـث يصـل هـذا لتطبيق مفهوم نقـطة التسوق الواحدة

(One- Stop Shop) في خدمات النقل، حيث يجد الشاحن كافة الخدمات التي يريدها في نقطة واحدة، وهذا يتطلب الشفافية التامة في المعاملات، فلا يهم الشاحن من الذي سيقدم الخدمة ما دام سيتم تنفيذها بطريقة صحيحة. وقد يعني هذا ان المستقبل ليس واعداً للمؤسسات الصغيرة سواء كانت مقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder)، السماسرة المختلفين، مقدمي خدمات النقل البحري أو غيرهم، حيث لا تستطيع هذه المؤسسة الصغيرة منافسة الشركات العملاقة التي تملك مكاتب في دول ومناطق مختلفة من الكرة الارضية.

٧-١٩ الخلاصة

تم في هذا الفصل دراسة موضوع النقل متعدد الوسائط حيث يمثل هذا النشاط آخر التطورات التي يمر بها قطاع النقل بصورة عامة . وقد ترتب على ذلك تغير في أدوار شركات النقل البحري حيث أصبحت تقدم خدمة النقل من الباب – الى الباب شاملة خدمة النقل البحري والنقل بالوسائط الاخرى وكذلك اللوجيستيات الاخرى الضرورية. كما تغير دور الموانئ فأصبحت تقوم بدور مركزي ينطلق الى الطرق البرية المختلفة ليتم من خلالها تسليم البضائع الى نقطة التسليم النهائية. كما ازدادت اهمية المناطق الاقتصادية الحرة لتنمية الاقتصاد الاردني . وبذلك يتضح من الفصول السابقة أن النقل البحري يمثل نشاطاً اقتصادياً متكاملاً يشمل النقل بالطرق الاخرى كما يشمل نشاطات الموانئ وكذلك اللوجيستيات الضرورية لهذا القطاع.

الفصل الثامـــــن

النتائـــــج والتوصيـــات

٨- النتائج والتوصيات

٨-١ النتائج

يعرف النقل البحري بأنه خادم للتجارة (Servant of Trade) وعليه فان هذا القطاع يحاول دائما أن يتطور ليتلائم مع حاجات هذه التجارة. فنرى ان خدمات النقل البحري، أنواع السفن المختلفة ، نوعية تغليف وتستيف البضائع، وكذلك المناطق الجديدة لنقل البضائع التي تعرضها التجارة ، كل ذلك يتغير طبقا لتغير حاجات التجارة.

فبصورة عامة فان الشاحن يبحث عن بواخر مناسبة وقادرة على نقل بضائعه بسلامة كبيرة من مكان محدد الى مكان آخر محدد بتاريخ محدد ايضاً، على أن يتم المحافظة عليها، وبأرخص كلفة ممكنة، وبذلك يكون النقل البحري ملائماً لحاجات التجارة.

وفيما يلي اهم النتائج التي توصل اليها الباحث من خلال مناقشة العناصر المختلفة في البحث :

- ليس من المتوقع ان يفقد النقل البحري مركزه كأكثر وسائل النقل ملائمة، وعليه فانه سيستمر في نقل الاغلبية الساحقة من البضائع.

- لا توجد في المملكة سياسة واضحة للنقل البحري. وقد أشارت خطط التنمية المختلفة الى أهمية متواضعة لصناعة النقل البحري، بالرغم من توفر العديد من عوامل نجاح لهذه الصناعة، مثل توفر الصادرات والواردات الاردنية بصورة كافية، ووجود علاقة قوية بين حجم التجارة الخارجية وقطاع النقل

البحري في المملكة،الاقتصاد الحر، الاستقرار السياسي، توفر الايدي العاملة المؤهلة، وموقع الاردن الجغرافي المتوسط بين الشرق والغرب.

أ- لا تتوفر في المملكة مصادر موثوقة لاستقاء المعلومات المتعلقة بصناعة النقل البحري بسهولة ويسر. وعليه فانه لا بد من توفير بنك أو مركز خاص بقطاع النقل البحري تتوفر لديه كافة المعلومات التي قد يحتاجها الباحث او متخذ القرار، سواء من الناحية الفنية او المالية أو التجارية أو غيرها.

ب- تضمنت الدراسة نتائج القياس الاحصائي لدوال الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب في المملكة الاردنية الهاشمية وأشارت هذه النتائج الى ما يلي:-

أولا: أهمية متوسط دخل الفرد الحقيقي في تحديد الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب.

ثانياً: انخفاض مرون الطلب السعرية لنقل السلع بحراً(الطلب غير مرن: معامل المرونة < ١).

ثالثا: ارتفاع مرونة الطلب السعرية لنقل الركاب بحراً (الطلب مرن :معامل المرونة >١).

ج- لا يزال حجم الاسطول الاردني صغيراً جداً، وبذلك فهو لا يؤثر على قطاع النقل العالمي ، كما يزيد عمر السفن التي ترفع العلم الاردني عن عشر سنوات بل أن بعضها يزيد عن ٢٠ سنة، وهذا يعكس حالة هذه السفن الفنية وكذلك

تكلفة تشغيلها وبالتالي قدرة الاسطول البحري الاردني على المنافسة في السوق العالمية.

د- افترضت الدراسة وجود علاقة بين حجم النقل البحري ممثلا بالحمولة الساكنة الكلية، وكل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الكلي وقطاع التعدين في المملكة وأمكن اثبات ذلك من خلال قياس المعاملات باستخدام الاحصاءات المتوفرة عنها خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٦ و ١٩٩٧.

هـ-ما زالت عملية الخصخصة (Privatization) في قطاع النقل البحري في بدايتها.

و-يتلاشى الدعم لقطاع النقل البحري بصوره المختلفة. حيث لا يتوقع ان تقوم الحكومة بتقديم دعم مباشر أو غير مباشر لهذا القطاع الذي يعمل على أسس تجارية ليتمكن من المنافسة سواء كانت الداخلية أو الخارجية لا سيما من قبل اساطيل الدول المتقدمة في هذه الصناعة.

٨-٢ التوصيات

وفيما يلي أهم التوصيات التي يقدمها الباحث:-

- يوصى برفع أسعار نقل السلع بحرا ولكن دون مبالغة ، حيث أن رفعها بنسبة معينة سوف يؤدي الى انخفاض حجم السلع المنقولة بحراً ولكن بنسبة أقل منها، مما يزيد من اجمالي ايرادات الشركات العاملة في مجال نقل البضائع بحراً.

أما بالنسبة لنقل الركاب بحراً ، فانه يوصى ان لا تقوم الشركات العاملة في هذا المجال برفع أسعار نقل الركاب بحراً، لأن ذلك سيدفع الركاب للتحويل وبأعداد كبيرة للانتقال بوسائط النقل الاخرى البرية أو الجوية، الا أنه يوصى بأن تقوم الشركات بادخال التحسينات النوعية في عملية نقل الركاب بحراً بدلاً من اللجوء الى سياسة تخفيض الاسعار، وذلك بهدف جذب أنواع جديدة من المسافرين بحراً سواء للتنقل أو الرحلات والتنزه، وبالتالي زيادة ايرادات هذه الشركات .

- يوصى بإجراء الدراسات اللازمة لقياس دوال العرض لخدمات النقل البحري في الاردن لأنواع السفن المختلفة.

- نظراً لانتشار استعمال النقل متعدد الوسائط، وتغير دور الموانئ بما يتلائم مع ذلك، فانه يوصى أن تقوم الشركات الاردنية بتعديل أوضاعها لتتمكن من المنافسة في استعمال النقل متعدد الوسائط. كما أنه لا بد أن يقوم ميناء العقبة من اعادة دراسة الدور الذي يقوم به كمنطقة اقتصادية حرة وكذلك ميناء محوري لخدمة النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات في المنطقة.

- بالنسبة للتشريعات الاردنية فانه يوصى أن يتم تعديلها بما يواكب حاجة قطاع النقل البحري ويتفق مع الاتفاقيات الدولية بهذا الخصوص وذلك للمساعدة في تسويق العلم الاردني والاستثمار في هذا القطاع العام، كما انه يوصى بنشر الوعي بين كافة الاطراف المعنية بالنقل متعدد الوسائط واللوجيستيات مثل: ملاك ومشغلي السفن، الشاحنين، البنوك، مقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder)، الجمارك الموانئ، وكلاء السفن، أصحاب الشاحنات، شركات الطيران، وذلك لفهم المزيد عن النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات وتطبيقاتها.

- حتى تحصل صناعة النقل البحري على الاهمية التي تستحقها بين الصناعات الاخرى في الاقتصاد الوطني، فانه يوصى بوضع سياسة حكومية واضحة لهذه الصناعة، سواء من حيث تشجيع تسجيل السفن في الاردن، أو التسهيلات الضريبية، أو نقل البضائع الاردنية على السفن الاردنية أو شروط توظيف العمالة البحرية أو غيرها.

- التوصية بزيادة حجم الاسطول البحري الاردني خلال العشر سنوات القادمة وذلك لخدمة التجارة الاردنية على الاقل وربما بعد ذلك المساهمة في النقل البحري على مستوى عربي وعالمي. كذلك فان الحاجة لتطوير الاسطول البحري الوطني كصناعة استراتيجية تخدم الدولة عند الضرورة لا تحتاج الى اعادة التأكيد. ويوصى بالتركيز على سفن البضائع السائبة حيث تمثل هذه البضائع الصادرات الاردنية الرئيسية من الفوسفات والبوتاس، وعليه فانه يوصى بوضع خطة شاملة لجميع النشاطات البحرية والصناعية والمناطق الحرة في الاردن بحيث يتم تنفيذها خلال مدة معينة (١٠-١٥ سنة) وقد يكون من المناسب دراسة امكانية التعاون مع احد الدول او الشركات البحرية العربية الكبرى.

- يوصى باتخاذ خطوات عملية تتمثل بانسحاب الحكومة من الشركات المساهمة العامة في قطاع النقل البحري، وذلك لتحسين كفاءة هذه الشركات، وكذلك لجذب مستثمرين في هذا القطاع، ولتحقيق ذلك فان القوانين المختلفة والانظمة والتعليمات المتعلقة بامتلاك السفن وتسجيلها، وكذلك الضرائب المتعلقة بهذه الصناعة بحاجة الى اعادة نظر فيها، وتحديثها بصورة سريعة.

- يوصى أن يتم اسناد ادارة المؤسسات البحرية في المملكة الى موظفين تنطبق عليها شروط المؤهلات والخبرة والكفاءة المطلوبة لمثل هذه الوظائف المتخصصة .

- التوصية بتفويض الادارة البحرية المزيد من المرونة واللامركزية في بعض الصلاحيات اللازمة لتسيير العمل.

- اذا ما تم ضم خدمات النقل البحري في اتفاقية التجارة والتعرفة العامة (General Agreement on Tarrif and Trade "GATT")، فانه يوصى بتقديم بعض التنازلات بهدف توفير درجة مقبولة للتوفيق بين أهداف مدونة سلوك القواعد للخطوط المنتظمة (UNCTAD Code of Conduct) ومبادئ الجات GATT.

- ان تنظيم عمل ودور بعض المؤسسات العربية والتي تساهم الحكومة الاردنية فيها اصبح ضرورة ملحة، فدعوة الجامعة العربية لتأسيس اتحاد عربي للشاحنين وكذلك لانشاء هيئة عربية لتصنيف السفن يجب تشجيعها، كما أنه من الضروري اعادة تفعيل دور الاتحاد العربي للناقلين البحريين.

- مع اقتراب توقيع اتفاقية سلام دائمة بين العرب واسرائيل فانه يتعين على المملكة ان تأخذ بعين الاعتبار النتائج الاقتصادية على المملكة لا سيما فيما يتعلق بمنافسة الاسطول والموانئ الاسرائيلية لمثيلاتها في الاردن.

- إن صناعة النقل البحري هي صناعة عالمية بطبيعتها، وبالتالي فان دور المنظمة البحرية العالمية (IMO) يجب تقويته حيث يوصىأن تقوم المملكة

بالانضمام لبعض الاتفاقيات البحرية المهمة الصادرة عن هذه المنظمة وبعض منظمات الامم المتحدة البحرية المتخصصة الاخرى، وبدون شك فان ذلك سيضع الاردن في نفس مسار الدول الاخرى التي ساهمت بفعالية لتقديم هذه الاتفاقيات للمنظمة وكذلك مناقشتها ووضعها حيز التنفيذ.

- تعتبر مشروعات المشاركة (Joint Venture) بأنها نماذج عملية ومرنة وفعالة للتوسع في العمل، وكذلك لنقل العلم والمعرفة والتكنولوجيا، ولا بد للمملكة من التعاون مع الدول الاخرى لا سيما المتقدمة في المجال البحري بشقيه النقل والموانئ وفي التخصصات التالية:

  - الادارة والتسويق
  - الجوانب القانونية
  - تمويل المشاريع
  - نقل التكنولوجيا
  - الاتفاقيات التجارية وغيرها.

فمن وجهة نظر فنية فانه من المتوقع ان تستمر المملكة في الاعتماد على الدول المتقدمة، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة لا سيما في مجال صناعة السفن وقطع الغيار وغيرها وبالتالي فان استمرار التعاون بين قطاع النقل البحري الاردني والدول المختلفة سيستمر، ويوصى بتشجيع هذا التعاون واستثماره لتطوير هذه الصناعة في المملكة.

- من أهم اهداف التسويق في قطاع النقل البحري هو التسويق التجاري للمؤسسات العاملة في هذا المجال، بالاضافة الى تسويق علم الدول لاجتذاب مستثمرين محليين أو أجانب لرفع علم الدولة، ولا بد أن يتم على أسس علمية،

وبالرغم من أن الدراسات التسويقية قد لا تكون كافية من حيث دراسات السوق والدراسات التحليلية التي قد يحتاجها متخذ القرار، الا ان هذه الصناعة ستبقى بحاجة لدراسات السوق البحري وذلك للبقاء في مثل هذا السوق المليء بالمنافسة والتغيير المستمر، وعليه فانه يوصى باجراء الدراسات التسويقية التي تخص السوق الاردني بصورة خاصة.

- من الضروري التكيف مع العولمة عبر إستخدام وسائل التقنية والتعليم الحديثة كذلك من خلال استخدام وسائل الاعلام والاتصالات المتطورة، ولا بد من الاشارة الى فوائد العولمة المتمثلة في انسياب البضائع والاموال عبر الحدود دون عوائق ورفع الحواجز الجمركية أمامها بأسعار رخيصة مع امكانية احداث تدفق الاموال الى بعض الدول، مما قد يفيدها في ايجاد فرص عمل جديدة.

أما بالنسبة لاثر العولمة على أساليب وتنظيم الادارة الحكومية، ومن أجل ان تتلائم مع متطلبات العولمة، فانه من الضروري دراسة حجم الترهل في المؤسسات الحكومية (والمتمثل بوجود فائض من الايدي العاملة غير المنتجة) وتجميد الحجم الحالي للعمالة واعادة هندسة الادارة (الهندرة) للمؤسسات العاملة في قطاع النقل البحري كمدخل جديد للتطوير الاداري واعادة الهيكلة والتمكين واتباع اللامركزية ومكافحة الفساد الاداري حيثما وجد.

قائمـــة المراجـــع

الكتـــب

١. السيد، زياد، ١٩٨٤، **الشحن والتجارة الخارجية**، الجزء الثـــاني، شـــركة الشرق الاوسط للطباعة.

٢. السويفي، مختار،١٩٩٦، **إقتصاديات النقـــل البحـــري**، الـــدار المصريـــة اللبنانية.

٣. بدوي، سمية، ١٩٨٩، **إقتصاديات النقل البحري في العالم**، منشأة المعارف، الاسكندرية.

٤. حمدان ،جمال، ١٩٦٧، **شخصية مصر دراسة فـــي عبقريـــة المكـــان**،دار الهلال ، القاهرة .

٥. سيد، الحاوي،١٩٨٧، **الادارة**، مكتبة عين شمس ، القاهرة.

٦. علوان، م.ي، ١٩٨٧، **القانون الدولي العام**، الاتفاقيات والوثائق الدوليـــة، الجامعة الاردنية.

٧. **قانون التجارة البحرية الاردني**، ١٩٧٢، الاردن.

٨. **قانون تشجيع الاستثمار**، ١٩٨٥، الاردن.

٩. هدى، محمد سليمان، ١٩٨٣، **اقتصاديات النقل البحـــري**، دار الجامعـــات المصرية.

الدوريات والتقارير

١٢. احصائيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقـــل البحـــري ١٩٩٧، الاسكندرية

١٣. إحصائيات التعداد السكاني لعام ١٩٩٤ – الاردن.

١٤. التقرير السنوي،دائرة الاحصاءات العامة،١٩٩٧، الاردن.

١٥. التقارير السنوية ، دائرة الاحصاءات العامة (١٩٩٠-١٩٩٨)- الاردن.

١٦. التقارير السنوية لشركة البوتاس العربية (١٩٨٥-١٩٩٨)- عمان الاردن.

١٧. تقرير شركة البوتاس العربية ٢٠٠٠م، عمان الاردن.

١٨. التقارير السنوية لشركة الجسر العربي للملاحة ١٩٨٩-١٩٩٨ -العقبة / الاردن .

١٩. التقارير السنوية لشركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية (١٩٨٥-١٩٩٩) عمان.

٢٠. التقارير السنوية لشركة بترا للملاحة (١٩٩٠-١٩٩٨) - عمان.

٢١. التقارير السنوية لشركة مناجم الفوسفات الاردنية (١٩٨٢-١٩٩٨) - عمان.

٢٢. تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٧٩-١٩٩٨ - العقبة/الاردن

٢٣. الموازنة العامة، ١٩٩٤، حكومة المملكة الاردنية الهاشمية

٢٤. الميزانية العمومية - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- للأعوام ١٩٩٠-١٩٩٨ (منشورة) عمان - الاردن.

٢٥. الميزانية العمومية، الشركة الاردنية الدولية للمشارطة البحرية (١٩٩٠-١٩٩٧)-عمان،الاردن.

٢٦. النشرة الاحصائية ، للاعوام ١٩٩٦-١٩٩٩، البنك المركزي الاردني

٢٧. النقل البحري الاردني (عدد خاص) ٦ آذار ١٩٩٣، جريدة الاسواق الاردنية.

٢٨. تقارير الموازنة التقديرية - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- للأعوام ١٩٩٠-١٩٩٨ (منشورة) عمان - الاردن.

٢٩. تقارير دائرة الابحاث - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية-(١٩٩٠-١٩٩٩).

٣٠. تقارير شركة الملاحة العربية المتحدة (١٩٨٢-١٩٩٧) الكويت.

٣١. تقارير نقابة وكلاء الملاحة (١٩٩٠-١٩٩٨) الاردن.

٣٢. تقارير وكلاء شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- (١٩٨٥-١٩٩٨).

٣٣. تقارير وزارة العمل ١٩٨٦-١٩٩٧ -الاردن.

٣٤. تقارير وزارة النقل ١٩٨٦-١٩٩٨ -الاردن.

٣٥. حسني، هاني، ١٩٩٤، التغيرات السياسية في الشرق الاوسط وتأثيرها على النقل البحري، ورقة قدمت لندوة انشاء بنك معلومات لقطاع النقل البحري العربي، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، الاسكندرية.

٣٦. عبد المنصف، احمد، ١٩٩٧،استراتيجيات تطوير الموانئ، الندوة الدولية الثالثة عشر للموانئ، معهد تدريب الموانئ بالاشتراك مع ميناء روتردام،٢٣-٢٥ فبراير ١٩٩٧،شيراتون المنتزه، الاسكندرية.

٣٧. عبد المنصف ، أحمد،١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الخدمات على المستوى الدولي وأثرها على الدول العربية بشكل عام ودول الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية.

٣٨. عبد المنصف، أحمد، ١٩٨٧، مقدمة الى السياسات البحرية الوطنية (محاضرات) الجامعة البحرية العالمية،مالمو،السويد.

٣٩. سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية ١٩٩٧.

٤٠. سجلات الشركة السورية الاردنية للملاحة البحرية ١٩٩٧.

٤١. سجلات البنك المركزي الاردني(عدة سنوات).

٤٢. سجلات وزارة الاشغال العامة والاسكان(١٩٩٠-١٩٩٨) - الاردن.

٤٣. سجلات وزارة التخطيط (عدة سنوات)- الاردن.

٤٤. سجلات وزارة الصناعة والتجارة (١٩٩٠-١٩٩٧)- الاردن.

٤٥. سجلات وزارة النقل (١٩٩٠-١٩٩٩)- الاردن.

٤٦. كنعان، طاهر، منطقة العقبة الاقتصادية، جريدة الرأي الاردنية، ٢٠٠٠/٧/٣٠ العدد ١٠٩١٧.

٤٧. مسّاد، مصطفى، عدد ١٧ أغسطس ١٩٩٢، الاستثمار في النقل البحري - مجلة الافق الاسبوعية- الاردن.

٤٨. ملحق الاسواق الاسبوعي (النقل البحري في الاردنـــــي) ٣١/٣-٦/٤/١٩٩٣ رقم ٥٥ و ٥٦ المجلد رقم ٢.

٤٩. منشورات الخطـــوط البحريـــة الســـودانية (١٩٩٢-١٩٩٧)- الخرطـوم – السودان.

٥٠. الناتج المحلي الاجمالي الاردني للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧

Books

51. Al Kushk, Abdulkarim Abu, 1985, **American Press and the Middle East**, Arab-Israeli conflict 1948-1982 in 3 American Journals, Ph. D Thesis, University of Wisconsin.(Unpublished)

52. Arnolt, D.C. March 1993, **Positioning redefining the Concept,** Warrick Business School, University of Warrick.

53. Azzee, Baha Bin Hessien, 1980, **Shipping and Development in Saudi Arabia**, Ph. D. Thesis, University of Wales.

54. Branch, E. Alan 1986, **Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations**, Witherby & Co. Ltd.,

55. Branch, E.A. 1982, **Economics of Shipping Practice and Management**, Chapman and Hall. London.

56. Bredima, Anna and Tzoannos, John 1990, **The Common Shipping Policy of the EC**, T.M.C. Asser Institute, The Hauge, The Institute of Economic and Industrial research (IOBE) – Athens.

57. Chrzanowski, Igency, 1985, **An Introduction to Shipping Economics**, Fairplay Publication.

58. Deakin, B.M. 1973, **Shipping Conferences**, London, Syndics of the Cambridge University Press.

59. Downard, Johan M., 1984**, Managing Ships**. Fairplay Publication.

60. Evans and Marlow, 1990, **Quantitative Methods in Maritime Economics**, Fairplay Publications.

61. Frankel, E.G. January 1993, **Total Quality Management in Liner Shipping**, Maritime Policy.

62. Gabor, A., 1980 **Pricing Principles and Practice**, Hienemann Educational Books, London.

63. Goss, R O., 1970, Studies in Maritime Economics, CUP, London

64. Gunnar, K.S. and Williams, E.W. 1981, **Liner Conferences in the Container Age**, New York, Macmillan Publishing CO.

65. Hayouth, Yehuda, 1987, **Intermodality; Concept and Practico,** Lloyd's of London Press Ltd.

66. Hoyle, B.S. and Chichester, D. Hilling, 1990, **Seaport Systems and Spatial Changes**, John Willy & Sons.

67. International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978 (STCW).

68. Jan Kmenta, 1981, Elements of Econometrics, London.

69. Jordan, Transportation, **Aqaba Port**, document presented at Amman 95, Middle East and North Africa Economic Summit, 29-31 October,1995.

70. Jordanian Economy**, Business and Investment in Jordan**, 1995, Allied Accountants.

71. Katamin, N.M., 1984, **A Study of the accident situation in Jordan,** M.Sc. Thesis University of Birmingham, U.K.

72. Kendall, Lane C, 1983, The Business of Shipping (5^{th} Edition), Cornell Maritime Press.

73. Khalaf, Ayed 1993, **Pricing in Liner Shipping**, M. Sc. Thesis, World Maritime University, Malmo, Sweden. (Unpublished)

74. Lambert, Douglas M., & Stock, James, 1993, Startesic Logestics Management, IRWIN.

75. Maritime Labour Conventions and Recommendations International Labour Organization, 1993.

76. Massad, Mustafa 1988, **Management Of Merchant Fleets with Emphasis on Technical Aspects,** M.Sc. Thesis, WMU, Sweden (Unpublished)

77. Monsef, A. A., 1987, **An Introduction to National Maritime Policies,** Lectures, World Maritime University, Malmo.

78. Muller, Gerhardt, 1990, Intermodel Freight Transport, University of New York.

79. Multimodal Trasnport Handbook, 1993, UNCTAD.

80. Satty, Thomal L. 1988, **Decision making for Leaders** – The Analytical Hierarchy Process for Decision in a complex world, University of Pittsburgh, RWS Publication, Pittsburg, PA

81. Seaton, Bruce, June 1987, **Contemporary Transportation** (from Intermodal Age)

82. Stevens, E. F. and Butterfield, C.S.J. 1981, **Shipping Practice**, Pitman, London.

83. Stopford, Maritin, 1991, **Maritime Economics**, Harbor Collins Academic.

84. Suoub, Hussein, **Multimodal Transport**, The Prospects for Jordan, 1994, M. Sc. Thesis, World Maritime University.

85. The Market Research Society Yearbook, 1979/80, The Market Research Society, London.

86. Transport, Infrastructure and Construction, 1995, Business and Investment in Jordan, Allied Accountants.

87. UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Document.

88. United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods, 1980, UNCTAD.

89. Whitelegg, John, 1988, **Transport Policy in the EEC**, Toutledge

90. Zurek, Janusz, 1990, **Maritime Transport n Belgium and in Holland**: A state of the Art, Maritime Transport Economics Institute, University of Gdansk
91 Zurek, Janusz, 1991, **Shipping and Ports in National Economy**, Economics Relations and Models, Maritimes Transport Economic Institutes University of Gdansk.
92 Zurek, Janusz, 1991, **the Importance of Polish Sea Transport in the country's Balance of Payments** ,University of Gdansk, Poland.

Periodicals & Papers

93. Dinwoodie, J., 1988, Shipping Operational Research in Hard cases of Soft? University of Plymouth, Department of Shipping and Transport
94. Exports – Imports Traffic via Aqaba Port during 1994/1995, Port Authority Report, December,1996.
95. Frankel, E.G., 15-25 January 1992, Shipping Management Paper, Seminar on Fleet Management, AMTA, Alexandria, Egypt.
96. Frankel, E.G., Jan 1992, Hierarchical Logic in Shipping Policy and Decision Making, Massachusetts Institute of Technology, Seminar on Fleet Management, AMTA, Alexandria.
97. Frankel, E.G., October 5, 1989 The impact of Joint Venturing on Liner hipping Financial Operational and Institutional Issues, Paper Presented at ICC- Sympostion of Maritime Joint Venturs, Singapore.
98. JNSL, COSCO Jordan Far East Line Joint Venture Agreement 1989.
99. JNSL, Reports 1989, 10 years of progress.
100. JNSL Wickhams Ltd, General Agent's Agreement,1994.

101. Kalindage, Y.C., 2-6 November 1992, Policy of Liberalization in Shipping and its Impact on Developing Countries, Paper presented at the Maritime Policy Seminar, World Maritime University, Malmo, Sweden.

102. Ledger, G., 1993 Conceptual Models in Shipping, Centre for International Shipping and Transport, Institute of Marine Studies, University of Plymouth.

103. Lloyds List, Magazine Focus, October,1994.

104. Lloyds Shipping Economist, Vol. 22, March,2000.

105. Nicolaus Haye & Co. (records) ,1994, Bremen-Germany.

106. Open University, 1980, M205 Fundamentals of Computing, Block V Information Systems, Unit 4 Date Modeling.

107. Port Marketing, 19-23 June 2000, Seminar, WMU-Port of Hamburg, World Maritime University, Malmo, Sweden

108. Port of Antwerp Statistics,1994

109. Rickmers/Hapage-Lloyds Shecule Book Feb./March 1994

110. Seatrade Business Review, March-April,1988.

111. Steele, J., 1986, Transport Policy and the European Court, Transport, JCIT, April

112. UNCTAD Secretariat, 1990, Recent Development Towards the Establishment of the EEC Common Shipping Policy, Review of Maritime Transport

113. UNCTAD, 1970, Liner Conference System- TD/B/C 4/REV 1

114. UNCTAD, 1990, Protection of Shippers Interest, Experiences in Freight Rate Negotiations, TD/B/C 4/332, Geneva

115. United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods, 1980, UNCTAD

116. UNIFOOD Company, 1993-1996, Records, Amman, Jordan.